جغرافیای نظامی ایران

(گیلان و مازندران)

علی رزم آرا

گیلان و مازندران

سرتیپ. علی رزم آراء

مقدمه

وظیفه مقدس و سنگینی که بافسران ارتش طبق اولین سطور آئین نامه‌های مربوطه محول شده ایجاب مینماید که میهن خود را بطور اکمل شناخته و به اهمیت نقاط آن پی برند گرچه در مبادی امر اینکار بنظر مشکل ودشوار میرسد ولی باجزئی توجه ملاحظه میگردد با نظر بلند و علاقه مندی کافی میتوان همان قسمیکه خانه مسکونی و عمارت شخصی را شناخته و بکلیه زوایای آن اطلاع حاصل مینمایند بکلیه زوایا و نقاط مهم میهن نیز پی برده و برای اجرای وظیفه مقدس خود بتوان مرزوبوم آنرا حفظ ودروازه های آنرا بروی هر گونه مهاجمی مسدود ساخت ـ برای حصول باین موفقیت و برای شناسائی کامل کشور بایستی مدارك کافی در دست داشت تاپس از بررسی واجرای مسافرت ها بتوان فکر قاطعی حاصل کرد تهیه این مدارك که اولین زمینه بررسی افسران را تشکیل میدهد کاری بس مشکل و پر زحمت است ولی چون از اولین لحظه تهیه مدارك کافی مقدور نیست لذا بایستی پایه واساس آنرا بوجود آورده واشخاص علاقه مند تدریجاً در اطراف آن بررسی های کامل تری نموده مدارك بهتر و با ارزش تری بمرور زمان تهیه نمایند.

اینجانب سرتیپ علی رزم آراء مفتخرم که ضمن بررسی کلیه مدارك موجوده و نوشتجات مختلفی که از طرف اشخاص صلاحیت دار راجع به کشور منتشر شده و اجرای مسافرتها و بررسی های نظامی درتمام نواحی ونقاط کشور (ضمن طی ۱۵۰/۰۰۰ کیلومتر) موفق به تهیه مدارك اولیه شده و اینك نتیجه بررسی و مسافرتهای خود را تقدیم افسران ارتش مینماید تاتوجه افسران برای شناسائی کشور بیش از پیش جلب شده مدارك عالی و کاملتری در آتیه بتوانند تهیه و بوجود آورند این جغرافیای نظامی شامل ۱۸ جلد است که از بهمن ماه ۱۳۱۹ شروع به انتشارآن شده و بتواتر تهیه و در دسترس افسران گذارده خواهد شد.

— ب —

از کلیه همقطاران نظامی خود تقاضا مینماید درصورتیکه ضمن بررسی این کتب نظریاتی حاصل فرمودند مستقیماً باینجانب مرقوم دارند تااز نظریه و فکر آنها استفاده نموده ودر جلد های بعدی در صورت لزوم تصحیحات لازمه منظور شود.

فهرست

فصل یکم

۱ - مقدمه

شهرستانهای شمالی ایران بواسطه سد کوهستانی و موقعیت سخت خود بطرف فلات در اکثر ادوار استقلال داخلی دارا بوده و حکومت های مرکزی به اطاعت اسمی و خراج گذاری انها اکتفا مینموده‌اند در زمان صفویه شاه عباس کبیر کلیه متنفذین این منقطه راسر کوب نموده نفوذ واقعی کشور را تاقلب کوهستانهای شمالی و کرانه های دریا رسوخ داده قصور و عمارتی در نقاط مختلفه کرانه های شمالی ایجاد و بنا نمود. و حتی عده از رؤسای متنفذ این مناطق مثل رؤسای کسکر را کوچ و بجای انها سکنه جدیدی بان مناطق سوق داد وازاین پس بواسطه توسعه امور بازرگانی و پیشرفت صنعت تهیه کرم ابریشم افکار گذشته در این سر زمین تغییر نموده و تدریجاً یکی از مراکز اقتصادی کشور گردید در سال ۱۶۳۶ و۱۶۶۸ قزاقهای دن به کرانه های گیلان دست اندازی نموده و حتی موفق به رسوخ در کرانه‌های بـه شهر و شهر رشت شدنددر سنه ۱۷۳۲ کرانه‌های گیلان توسط ارتش پطر کبیر که‌از ضعف صفویه استفاده نموده بود اشغال گردید ولی طبق پیمان منعقده بین نادر شاه افشار و زمامداران روسیه در ۱۷۳۵ این نواحی تخلیه گردید

۲ - وضعیت کلی

گیلان - مازندران

سه شهرستان شمالی - گرگان - مازندران - گیلان - در کرانه دریای خزر واقع واز فلات داخلی ایران بوسیله یکرشته ارتفاعات مهم قابل توجهی جدا گردیده‌اند چون شهرستان مازندران و گیلان ازلحاظ طبیعی وساختمانی باشهرستان گرگان دارای اختلافاتی میباشد

لذا وضعیت گرگان را جداگانه و وضعیت گیلان و مازندران را دفعتاً مورد بررسی قرار میدهیم

گیلان و مازندران از حاصلخیز و با ثروت ترین مناطق کشور شمرده میشود چه بخارات دائمی دریای خزر که رطوبت دائمی را در این منطقه تهیه نموده و رود خانه ها وشعبات بسیار آنها این منطقه‌را بحد وفور حاصل خیز و مستعد برای هرنوع کشاورزی ساخته فقط وجود جنگل های بسیار و درهم و وضعیت کوهستانها که قسمت عمده فضای آنرا گرفته است فضای زیادی برای کشاورزی باقی نگذارده و برای کشاورزی ناگزیرند که جنگل ها را انداخته وفضای کم و بیشی برای آن تهیه نمایند واین شهرستانها بواسطه برنج کاری زیاد و صید سرشار خود کمك نمایانی را به ارزاق فلات ایران‌مینمایند.

منطقه مازندران وگیلان در شمال ایران واقع و از لحاظ وسعت گرچه فضای زیادی را در بر ندارد ولی از لحاظ جمعیت $\frac{۱}{۱۵}$ جمعیت کشور را داراست.

- منطقه گیلان محدود به حدود زیر است
  - شمال دریای خزر
  - خاور مازندران
  - جنوب و باختر کوهستان طالش

- منطقه مازندران محدود بحدود زیر است
  - شمال دریای خزر
  - خاور منطقه گرگان
  - جنوب کوهستان البرز
  - باختر گیلان

۳ - آب و هوا

آب وهوای جلگه بانواحی کوهستانی اختلاف زیاد دارا میباشد چه کوهستانها بواسطه‌ارتفاع زیاد خود دارای‌زمستان سخت‌وشدید وتابستان‌های مطلوب می‌باشد ولی در کرانه ها یکی از معروفترین باد ها باد های شمالی است که از سمت خاك روسیه

میوزد چون درکرانه های کشور شاهنشاهی سلسله جبال البرز واقع شده و مانع دخول بخارات بداخله فلات است لذا این بخارات تبدیل بباران شده و این کرانه ها به همین مناسبت همیشه سبز وخرم است باد های عمده دریای خزردو نوع است :

باد شمالی که تولید باران و طوفانهائی در فصل بهار و پائیز مینماید که میتوان گفت در این دو فصل خاوری است باد جنوب که نسبتاً خشك وبا وزش آن هواخشك و بخار آب کم میشود

تغییر حرارت این کرانه ها منوط باین دوباد است چه باباد های شمالی هواسرد و با باد های جنوبی هوا گرم میشود .

باد هـای دیگری نیز هستند که از جهات دیگر در مدتهای کمتری میوزند

آب و هوای زمستان معمولا سرد ولی بندرت از صفر درجه کمتر میشود

تابستان هوا گرم و مرطوب و گاهی از ۳۵ ورجه تجاوز مینماید

فصل پائیز فصل رطوبت و بارندگی است

فصل بهار معمولا فصل خوب این کرانه ها است

مقدار باران در سالی به ۱/۸۰ میرسد برف در کرانه ها خیلی کم است ولی در قسمتهای کوهستانی ماهها باقی میماند

در نتیجه بارندگی ها باطلاقهای بزرگی تشکیل و مولد مالاریای شدید گردیده اول روز مه غلیظی دیده میشود

٤ - وضعیت طبیعی منطقه و تقسیمات کلی ان .

در بین کلیه کرانه مطول و وسیع دریای خزر که مساحت بسیاری را پوشانیده است یگانه کرانه خرم و با طراوت که طبیعت در این دریا بوجود آورده کرانه بحر خزر است زیرا کرانه سایر قسمتها بواسطه بودن در مجاورت باد های شمالی و تغییرات متوالی هوابکلی صاف لم یزرع وحتی اکثر نقاط فاقد آب مشروب هم میباشد ولی کرانه‌های

ایران چون گودتر از قسمت شمالی است لذا بخارات زیادی متصاعد میشود که بواسطه ارتفاع سد کوهستانی قادر به عبور از سه کوهستان نبوده ناچاراً باز بشکل شب نم در این کرانه ها نازل میشود در نتیجه طراوت مخصوصی که بهیچوجه در سایر نقاط کرانه سابقه ندارد در این کرانه دیده میشود که از هر لحاظ قابل توجه و مورد نظر است روبهمین نظر است که میتوان گفت بهترین نقاط و با طراوت ترین کرانه های دریای خزر را طبیعت نصیب کشور شاهنشاهی نموده است چه اگر تمام طول کرانه این دریا را بپیمائیم به این قسم کرانه و نظیر آن مصادف نخواهیم شد

پس میتوان گفت طبیعت در تهیه وساختمان این کرانه منتهی کمك ومساعدت را نموده است .

طبیعی است هر قدر یك منطقه حاصلخیز - باطراوت وزرخیز باشد بهمان اندازه موردتوجه ملل مجاور ان خواهد بود بطوری که تاریخ نیز این قضیه را بما نشان داده واثبات مینماید که هرگاه کوچکترین لغزش وتیرگی حاصل شده فوری متوجه این کرانه ها شده اند نتیجه که میتوان ازاین جریان و گزارشات تاریخی حاصل کرد اینستکه بهمان اندازه‌ای که پی به اهمیت این منطقه برده میشود بایستی بهمان اندازه برای دفاع و حفاظت آن کوشش کرد چه مطمح نظر وتوجه میباشد .

طول کرانه های کشور شاهنشاهی

کلیه کرانه کشور شاهنشاهی از آستارا تا خلیج حسینقلی در حدود ۹۰۰ کیلو متر است (با محسوب داشتن کرانه داخلی خلیج ها)

مسافت بین نقاط کرانه را میتوان بشرح زیر محسوب ومنظور داشت :

از آستارا تا پهلوی	۱۴۰	
پهلوی حسن کیاده	۷۰	
حسن کیاده شهسوار	۱۰۲	
شهسوار نوشهر	۶۳	
نوشهر محمودآباد آمل	۷۸	۷۰۱ کیلو متر بخط
محمودآباد بابل سر	۴۵	مستقیم بدون محسوب
از بابل سر تامحاذات قلعه پلنگان	۶۲	داشتن خلیج های کوچك
از محاذات پلنگان تابندر شاه	۷۵	
از بندر شاه تا خلیج حسینقلی	۶۶	

اگر کلیه کرانه کشور شاهنشاهی را از آستارا تاخلیج حسینقلی به پیمائیم ملاحظه خواهیم کرد که سراسر کرانه ایران از آستارا تاسیاه آب تحت حاکمیت یك رشته ارتفاعات بزرك و یك رشته قللی قرار گرفته که این سد کوهستانی مثل دیواری دو را دور آنرا مسدود ساخته است با فرق آنکه گاه گاهی این سد فوق العاده به دریا نزدیك شده و گاه گاهی دور میگردد ولی پس از سیاه آب و رشته ارتفاعات بکلی ازنظر دورشده و ملاحظه میکنیم به یك جلگه مسطحی مصادف خواهیم شد که اگر دربدو امردارای اشجار کوتاه و کمی است تدریجاً به زمین صافی مصادف شده و بهمین وضعیت تاخلیج حسینقلی ادامه خواهد یافت ـ وجود این کوهستان وسد نامبرده باعث شده که کرانه های کشور شاهنشاهی را به سه منطقه مشخش تقسیم نماید بطوریکه اگر از کرانه بطرف داخل فلات ویا برعکس حرکت نمائیم بطور مشهود این سه قسمترا ملاحظه خواهیم کرد

۱ ـ جلگه کرانه ۲ ـ قسمت کوهستانی ۳ ـ خط الرأسها

فصل دوم

۱ - جلگه کرانه

این جلگه از مواد رسوبی تشکیل گردیده . بطوریکه ضمن کاوش های معموله در رشت و نواحی مجاورآن اکثر آثاری بدست آمده که ثابت مینماید درازمنه قدیمه این قسمت در زیر اب بوده وبه مرور زمان خشك گردیده میتوان قطع داشت که این جلگه ها بواسطه دوجهت زیر بوجود آمده :

ـ بواسطه مواد رسوبی که رودخانه ها تدریجاً بهدریاوارد نموده وباعث خشك کردن آن شده .

ـ تحلیل رفتن آب دریا که هنوز هم ادامه دارد.

رشته کوهستانی که در بالا ذکر شد از آستارا تا ۷۰ کیلو متر (خطبه سرا) تقریباً بمسافت ۲ تا ۵ کیلو متری کرانه عبور کرده و در نتیجه یك جلگه کرانه کم عرضی را تا دریا باقی گذارده بطوریکه در موقع عبور از کناره سد کوهستانی در مجاورت دریا قرارگرفته وبطور خوبی وضعیت کوهستانی ملاحظه ومشاهده میگردد از (خطبه سرا) تاشفا رود تقریباً این کرانه ها صاف بعمق ۷ تا ۱۰ کیلو متر عریض شده واز منطقه اولیه باز تر بنظر میرسد از شفا رود یکمرتبه این جلگه کرانهٔ عریض وبه یك منطقه وسیع کرانه تبدیل میگردد بطوریکه در رشت و منطقه حسن کیاده دریا از سد کوهستانی بمسافت ۵۰ تا ۶۰ کیلو متر واقع ودر نتیجه عریضترین کرانه صاف را تهیه مینماید پس از عبور از رودخانه سفید رود باز تدریجا رشته کوهستان به دریا نزدیك میشود بطوریکه در نوده ۵۶ کیلو متری حسن کیاده کوهستان از ۵ کیلو متری دریا عبور کرده و جلگه کرانه باز کم عرض میشود از این محل به بعد کوهستان از دریا

خیلی دور نرفته فقط گاه گاهی قدری دور شده و در نتیجه یك منطقه نسبتاً صافی در کرانه تشکیل میدهد .

در خرم آباد وشهسوار کوهستان بمسافت ۲۰ تا ۱۵ کیلو متری کرانه است .

از مولده رشته ارتفاعات باز از دریا دور شده و در نتیجه یك جلگه صاف بازی بین آمل ومحمود آباد از یك طرف به شهر قلعه پلنگان از طرف دیگر بطول ۱۰۰ و بعرض ۳۰ کیلو متر تشکیل میدهد .

از به شهر رشته کوهستان به مجاورت دریا آمده و تا کرد کوی که در چند کیلو متری کرانه است ادامه خواهد یافت در این قسمت نیز در قسمت اولیه دارای جلگه کرانه بعرض ۲۰ کیلو متر است ولی تدریجاً عرض آن کم و تا حدود ۱ کیلو متر خواهد رسید .

از کرد کوی رشته کوهستان در جهت خاوری (گرگان) ادامه یافته و دیگر در مجاورت کرانه کوچکترین ارتفاعی باقی نخواهد گذاشت و جلگه صاف و بدون عارضه تا خلیج ادامه خواهد یافت .

این جلگه کرانه با آنکه بی عارضه و معمولا نبایستی موانعی برای حرکت دارا باشد ولی‌به‌جهات زیر عبور از آن در همه‌جا مقدور نیست:

۱ ـ وجود جنگلها که از کوهستانها شروع و اکثر تا مجاورت دریا امتداد داشته و فقط یك مسافت کمی در لب دریا فاقد اشجار است

۲ ـ وجود مجاری بسیار میاه ـ چه‌تعداد رودخانه‌هائی که وارد دریا میشودخیلی زیاد وچون اکثر در نزدیك مصب خود میباشند لذا عرض آنها زیاد وپرآب بوده و در نتیجه فقط از گدار مخصوص آنها میتوان عبور کرد

۳ ـ وجود زمین های زراعتی چه اکثر در قسمتهای صاف اشجار را ریخته و

زراعت چائی و باغات مختلف تهیه کرده و در نتیجه کرانه را اشغال نموده و یا برنج کاری نموده اند

بواسطه سه قسمت موانع مندرجه بالا جلگـه های کرانه باوجود بی عارضه بودن در همه جا قابل عبور نبوده واز معابر مخصوص بایستی عبور ومرور شود اگر فرضاًدر زمان خشکی هوا بتوان از جاده ها قدری منحرف شد ولی بمحض وجود باران خروج از جاده ها غیر مقدور خواهد بود .

جاده های موجوده فعلا در کرانه مرکب از یك جـاده کرانه است کـه از شهر گرگان ساری از آنجا بطرف بابل و از کناره تا خرم آباد ـ لاهیجان و رشت رفته وجاده دیگری از رشت بطرف آستارا از کناره عبور خواهد کرد جادهقسمت خاوری خوب وقابل استفاده است ولی جاده باختری از رشت به آستارا چون پلها اکثر چوبی است غالباً قابل عبور نیست .

در جلگـه کرانه در صورت دقت قسمتهای زیر بنظر میرسد ـ در کنار تپه های کرانه ـ نوار ماسه کرانه ـ جنگل ها

۲ ـ وضعیت کلی کرانه

کرانه های دریای خزر اکثر صاف و با شیب خیلی ملایمی به دریا خاتمه یافته و بهیچوجه در مجاورت دریا بریدگی ملاحظه نمیشود ـ رودخانهای متعددی که وارددریا میگردند چونعموماً حاوی مقداری مواد رسوبی میباشند لذا تدریجاً دریارا خشك نموده وتشکیل دماغه هائی در کرانه داده اند .

از هر دماغه باکمال سهولت میتوان کرانه مجـاور را تا دماغه بعدی ملاحظـه و مشاهده کرد کـه حد این دید بطور مشهود گاه گاهی تا ۳۰ الی ۳۵ کیلومتر میشود و در حقیقت میتوان گـفت افق مرئی برای هریك از این دماغهها دودماغه طرفین خواهدبود.

تمام رودخانه ها در مصب خود تشکیل مردابهائی را میدهند که وسعت آن ها به مناسبت رود خانه هائی که در آن محل وارد دریا میشوند متغیر است - ۲ مرداب در دو طرف کرانه ملاحظه میشود که از لحاظ عرض وسعت و عمق قابل توجه است .

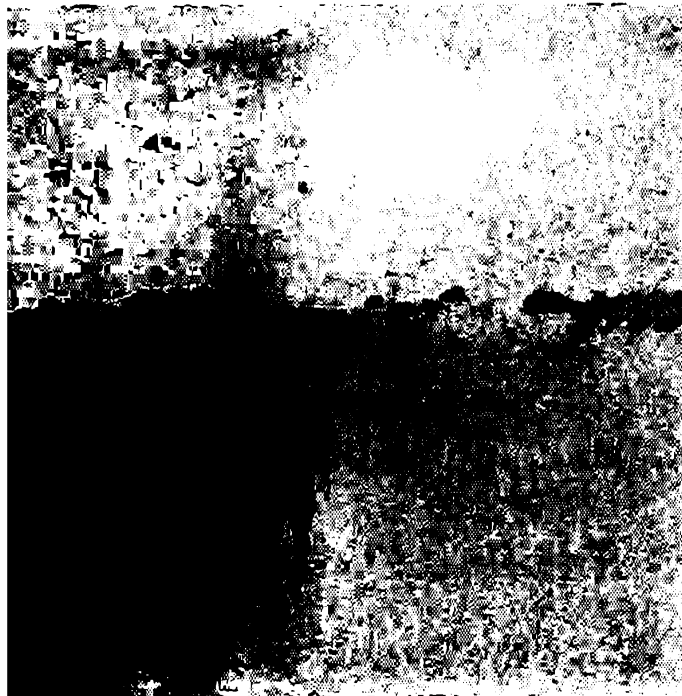
در سمت باختر مرداب پهلوی

در سمت خاور مرداب بندر گز

۳ــ تپه‌های کنار دریا

۱ - در طول کرانه های کشور شاهنشاهی در قسمت صاف وبی عارضه آن از بابلسر تا شهسوار یك رشته تپه‌های به ارتفاع ۲ الی ۷ متر وبعرض ۵ تا۱۵ مترملاحظه میشود که دید ممتد و کاملا قابل توجهی بطرف دریا دارد از شهسوار این دیوار دیگر بطورممتد وجود نداشته ولی دربرخی قسمتها بازبان برخورد میشود مثلا در باخترپهلوی در مسافت ۲۰۰ تا ۳۰۰ متری کرانه این دیوار ملاحظه میشود اکثر جنگلزار در کرانه ها باین دیوارها نچسبیده بلکه در حدود ۲۰۰ الی ۱۵۰ متر عقب این دیوارها جنگلزار شروع میشود درغازیان این‌دیوار بشکل یك‌تپه ممتدخاکی بنظر میرسد جنس این دیواره از خاك نرم و رس است و در حقیقی حد آبهای مد بوده و تقریباً دائمی است در یك جایگاه صاف بی‌عارضه بودن این ارتفاعات گرچه کوتاه و کم‌اهمیت است ولی ازلحاظ نظامی و مخصوص برای مراقبت دریا بی اندازه نافع و مؤثر بنظر میرسد و شاید خیلی استفاده های کافی از لحاظ دیدبانی دریا بتوان در نظر گرفت .

این رشته تپه ها مرکب از دو و گاهی از یك رشته میباشند این تپه ها گاهی بهم متصل ودربرخی نقاط مجزا وبریده میباشند این رشته ارتفاعات در کلیه نقاطی که کرانه دارای امتداد شمالی جنوبی است این تپه ها ملاحظه نمیشود چون این تپه ها در نتیجه موج دریا بوجود آمده و چون موج دریا اکثر شمالی جنوبی است لذا در نتیجه موج

این تپه ها تولید گردید حتی در بعضی قسمتهای کرانه رشت مثلا حسن
ارتفاعات است این ارتفاعات در اکثر نقاط بمسافت ۱۰۰ تا ۲۰۰ متر
شده جز درحسن کیاده که مسافت ۱۰۰۰ متری کرانه است .

وضعیت تپه های کنار دریا نسبت به قد یکنفر نظامی بخوبی ملاحظه میشو

ارتفاع این تپه ها بین ۲ الی ۷ متر و در نقاطی که در سه رشته
رشته دوم و سوم هر یك بمسافت ۱۰ الی ۱۵ متری رشته جلو واقع گ

تپه های کنار دریا در محل معتمد بکنده

حرکت در کرانه بواسطه وجود این تپه ها نمیتوان آبادیهای عقب آنر

بطوریکه از کرانه آبادی کپورچال وحتی ساختمانهای که درعقب تپه هاهستند بهیچوجه دیده نمیشود .

رشته تپه ها تا شفارود امتداد دارد از اینجا بمناسبت گردش کرانه وتغییر سمت آن نسبت به موج دریا دیگر تپه‌ها ملاحظه نمیشود بطور کلی از این تپه تادریا بهیچوجه اشجاری وجود نداشته وبکلی زمین باز وبی عارضه است .

٤ — نوار ماسه کناره مابین دریا وجنگها

در تمام طول کرانه خزر یك نوار باریك ماسه ملاحظه میشود که فاقد اشجار میباشد و بعمق ۲۰۰ الی ۱۰۰۰ متر است رشته تپه های کرانه نیز دراین نوار ماسه قرار گرفته درزمستان‌ها این نوارماسه کاملا محکم وعبور وسائل موتوری در روی آن مقدور است ولی در تابستان ها خیلی لغزنده و عبور وسائل موتوری چندان سهل نخواهد بود .

در این عکس منطقه غیر مشجر که بین دریا و حاشیه جنگل واقع شده بخوبی ملاحظه میشود

این نوار ماسه درطول خود بواسطه مصب رودخانه ها قطع شده ولی در نقاطی که مصب رودخانه نباشدبرای عبور باسرعت زیادقابل استفاده است بطوریکه درپهلوی

میتوان روی همین نوار ماسه تا ۱٤ کیلو متر بطرف خاور ۲۷ کیلو متر بطرف باختر حرکت نمود .

٥ — جنگل های شمالی

جنگلهای شمالی ایران که در واقع قسمت عمده و اعظم جنگلهای ایرانرا تشکیل میدهد مانند نوار سبزیست که دامنه های خاوری جبال طالش و دامنه های شمالی جبال البرز و کوههای گرگان و کرانه بحرخزر را پوشانیده است و تنها جنگل طبیعی بمعنی حقیقی است که در کشور ایران وجود و در تمام کرانه های شمالی ایران از آستارا تا بندر گز امتداد دارد بعضی قسمتهای آنرا دهقانان رفته رفته قطع کرده و به زراعت انواع نباتات مبادرت ورزیده اند بدین مناسبت هر چند مساحت جنگل طبیعی زیاد است ولی جنگل بکری که هیچ دست نخورده باشد وجود ندارد .

از بندر گز یعنی محلی که دشت گرگان شروع میشود و در خود دشت درختی یافت نمیشود و فقط در دامنه های کوههای گرگان جنگلهای خیلی بزرگی موجود است ولی بتدریج درختها درقسمت کوه پیدا شده و هرقدر بطرف خاور پیش میرویم تعداد درخت نقصان یافته وفقط در قله کوهها دیده میشود .

اگر چه مساحت این جنگلها خیلی زیاد است ولی در مقابل مساحت کلیه کشور فوق العاده کم و اساساً قابل ملاحظه نیست . مساحت حقیقی جنگلهای مذکور بطور تحقیق معین نگردیده لیکن بطور تقریب میتوان به سه ملیون هکتار تخمین زد (قسمتهای زراعتی که درواقع درنتیجه قطع اشجار جنگل ایجاد گردیده جزء این مساحت محسوب میشود)

این جنگلهای با طراوت و دلکش که در سر تا سر کرانه جنوبی بحرخزرامتداد دارد ثروت سرشاری است که طبیعت به کشور ایران بخشیده و ناحیه مذکور را یکی از زیبا ترین و حاصلخیز ترین نقاط زراعتی نموده است باد های دریائی مازندران که عموماً از شمال بجنوب خاوری میوزند آبهای دریا را بطرف کوههای البرز میآورند و

چون ابر ها بعلت ارتفاع و بلندی کوهها قادر بعبور از این سد نیستند در نتیجه سردی هوای قسمتهای مرتفع مبدل به باران میشود لیکن ارتفاع باران بطور عموم از باختر به طرف خاور تنزل میکند .

جنگلهای شمال از حیث وسعت وانواع درختان سابق براین اهمیت بیشتری را داشتند ولی براثر بی‌مبالاتی وقطع بیرویه قسمتی از آن معدوم شده است واگر مواظبت و رسیدگی نشوند از بین خواهند رفت این قطع اشجار بیشتر در نواحی که حد بین جنگل و ناحیه غیر مشجر محسوب میشود معمول و متداولست چه در این قسمت درختی که‌قطع میشود رشدصحیحی نمیکند و فقط بوته های کوچکی میروید از طرفی در نتیجه این عمل اشجار صنعتی وقیمتی معدوم گردیده و بجای آن درختان درجه دوم ونامرغوب‌میرویند بدین‌مناسبت‌هم‌مساحت جنگل کم میشود وهم از مرغوبیت‌وارزش آن کاسته میگردد

انهدام جنگل بیشتر بمناسبت تهیه ذغال چوب میباشد و چون صاحبان کوره ها قادر ببریدن درختهای‌بزرگ نیستنداولادرختهای‌جوانرا قطع‌کرده ثانیاً شاخه‌های اشجار کهن‌را قطع میکنند در نتیجه درخت لخت‌وعریان مانده ودرمدت قلیلی خشك‌میشود . -
رطوبت دریادر دامنه‌های جنوبی کوهستان البرز نیز مختصری تأثیر کرده‌ودراین دامنه ها و قله کوهها گاه گاهی مقداری درخت دیده میشود .

بطور کلی جنگلهای شمال از کرانه بحر خزر شروع میشود ولی بطور معمول درختان بزرك و قابل اهمیتی در کنار دریا کمتر وجود دارد و اگر هم انواع مرغوبی پیدا شود بواسطه بدی جنس زمین قد کوتاهی دارند ومعمولا ارتفاع این‌درختان ازیك تا ۳ متر میرسد و انواع آنها اغلب‌عبارتند از . کنار - به جنگلی - انار - از گیل‌وغیره لیکن هرچه بطرف داخل کشور پیش‌میرویم بتدریج جنگلهای حقیقی شروع میشود که دارای اشجار بزرك مرتفعی است و لی‌کم کم که ارتفاع کوهها زیاد تر میگردد یعنی

بطرف فلات نزدیك میشویم بعلت خشکی هوا ارتفاع درخت ها کمتر شده و بوته های کوچکی را تشکیل میدهند

عامل مهم این پیش آمد علاوه بروضعیت جوی همانطور که در بالا ذکر شد قطع اشجار برای تهیه ذغال است که صاحبان کوره همینکه یك درخت یا شاخه قطر کافی داشت آنرا قطع مینمایند و برای سود کمی زیان و خسران گزافی بثروت کشور وارد میسازند .

درختان جنگلهای شمال را بطور کلی بسه طبقه تقسیم نموده اند

اول ـ اشجار درجه اول یعنی درختان صنعتی که مرغوب ترین اشجار را تشکیل میدهد

دوم ـ اشجار درجه دوم که جنس چوب آنها چندان مرغوب نیست

سوم ـ اشجاریکه در زیر درختان درجه اول و دوم نمو نموده و قد کوتاهی دارند .

درختان عمده درجه اول عبارتند از

مار و بلوط) ـ مرس ـ انجیل ـ (چوب آهن) ـ تارون ـ (ملج) ازار ـ اوجا ـ گرد و اشجار درجه دوم که چوب آنها باندازه چوب طبقه اول قیمت ندارد عبارت اند از .

حمرز ـ توسکا ـ لرك (درختی است شبیه بگردو) ـ نمدار (زیرفون) انجیر انواع افرا

اشجاریکه در زیر درختان دوطبقه فوق نمو میکنند عبارتند از

شمشاد ـ ازگیل ـ زالزالك ـ انار ـ گل ابریشم

شمشاد از درختان ذیقیمت درجه اول محسوب میشود و در جنگل های شمال مساحتهای نسبتاً زیادی را اشغال نموده است و با وجود اینکه بی اندازه نموش کند و بطی است معذالك در این قسمت درختانی یافت میشود که ۲۰ ـ ۳۰ سانتیمتر بلکه بیشتر قطر دارند بالاخره در تمام جنگل بوته های تمشك بحد وفور پیدا میشود

اشجار فامیل کاج برخلاف کشورهای خارجه که جنگلهای مهمی را تشکیل میدهند در اینجا فوق‌العاده کم است و فقط بعضی قسمتها لکه‌های از این نوع میروید بعلاوه ارتفاع این درختان باندازه ارتفاع نباتات این فامیل دراروپا نیست و ازاعی که دراین نواحی میروید زمینی میباشد

درختانی که در طبقه‌بندی اول ذکر شد برای ساختمان وتهیه مبل و تراورس مصرف میشود اشجار طبقه دوم یا برای سوخت ویا جهت تخته مصرف دارند واشجار فامیل کاج بعلت‌کمی قطر برای تخته مفید نیستند و اغلب برای تیرهای تلفون وتلگراف استعمال میشوند (چه بواسطه ماده رزینی که درانساج این‌نباتات موجود است‌موریانه درآنها اثری ندارد)

وضعیت جنگلها از لحاظ ساختمانی وطبیعی مطابق شرحی است که در بالاذکر شده نبایستی فراموش کرد که این جنگلها از لحاظ نظامی بی‌اندازه مهم و قابل توجه است چه :

اول ـ درعصری که هواپیمائی دارای قدرت‌فوق‌العاده وهر گونه‌سوق وحرکت قوا بواسطه بمباران‌مشکل‌است‌جنگلهای وسیع بزرك بهترین‌وسیله برای‌استتار محسوب شده وهرگونه حرکات و نقل‌وانتقالات سوق‌الجیشی با کمال خفا و بدون کوچکترین زیان وضرری در این قسمت اجرا خواهد شد .

دوم ـ در مقابل دریا که‌بکلی‌باز واز ۲۰ کیلومتری‌حرکت آن دیده‌میشود تمام کرانه جنکل زار بکلی از نظر دریا مستور و کوچکترین اطلاعی از کرانه بوسیله حاصل نخواهد شد .

سوم ـ جنگلهای‌بزرك در صورت‌رسوخ و موفقیت‌مهاجم بهترین مانع از لحاظ جلوگیری و ممانعت حرکت او بوده وتهیه هرگونه مانع را سهل و آسان مینماید .

چهارم ـ درجنگلهای شمالی ایران بواسطه‌درهم بودن‌اشجارحرکت‌در جنگها بکلی

مشکل و برای خروج از جاده‌های شوسه ممکن است بکلی سرگردان گردند در نتیجه گذشته از وضعیت طبیعی و ساختمانی منطقه وضعیت جنگلها نیزمانع جدید و نوینی برای هر متجاوزی بنفع مدافع تشکیل خواهد داد

پس تمام مندرجات بالا ایجاب مینماید که حتی الامکان به نگاهداری جنگلها وحفظ وحراست آنها مثل یك وسیله محاربه کافی جدیت وسعی نموده و ازقطع و از بین بردن آن بهرقیمت است جلوگیری نمایند

خصوصیات بعضی از کرانه ها

با آنکه وضعیت جلگه های کرانه بطور کلی شرح داده شد برای آنکه بهتر به خصوصیات مناطق مختلف پی برده شود وضعیت طبیعی بعضی از این مناطق مشروح تر بیان میشود

- وضعیت طبیعی منطقه آستارا تا بندرچمخاله
- منطقه واقع بین مرداب‌شفت تا حسن کیاد
- از چالوس تا به شهر

وضعیت طبیعی منطقه از آستارا الی بندر چمخاله

الف ـ از آستارا الی گرگانرود:

جلگه واقعه بین دریای خزروکوهستان طالش با عرض متفاوت از آستارا بطرف جنوب ادامه دارد ودر آستارا عرض این جلگه در حدود ۱۰ کیلومتر بوده و بتدریج هرچه بجنوب میرود بتفاوت محل عرض آن کمتر شده بطوری که در خطبه سرا فاصله کوهستان از دریا به‌دو کیلومتر ونیم الی‌سه کیلومتر میرسدودرگرگانرود مجدداً کوهستان از کرانه دور شده وتا ده کیلومتر فاصله‌پیدامیکند .

جلگه مزبور بدو قسمت مشخص تقسیم میگردد .

۱ ـ قسمت کرانهٔ که عبارت از یك نوار باریك زمین ماسه خیلی نرم بعرض ۱۰۰ الی صدو پنجا متر است .

۲ ـ پس از این نوار کنارهٔ جنگل زار شروع میگردد که بدواً نهال های کوچك و انار های جنگلی بوده و هر چه بطرف دامنه کوهستان می رود جنگل انبوه‌تر میگردد :
این جلگه در قسمت آستارا در یکقسمت چهار کیلومتری باز و یا از قسمتهای وچك نهال متفرق پوشیده شده واستفاده برنج کاری از جلگه مزبور مینمایند در سایر قسمتهای جلگه بیشتر در طرفین رودخانه ها جنگل هارا بریده و مزارع برنج تشکیل داده اند .

عمق دریا در اینقسمت تا حدود یك کیلومتر و نیمی کنارهٔ به هشت متر میرسد و کشتیها از یك کیلومتر نزدیکتر نمیشوند .

رودخانه ها ـ در اینمنطقه رود خانه ها عموماً خاوری باختری و جز دو سه رودخانه که در تمام فصول سال کم و بیش دارای آب میباشند بقیه تقریباً در فصول بارانی آب داشته ودر مواقع عادی هیچکدام مانع مهمی محسوب نمیشوند .
بستری را که رود خانه های مزبور تشکیل میدهند غالباً عریض و تا ۶۰۰ متر هم میرسد ولی آب فقط در قسمت معینی از بستر که عمیق‌تر میباشد جاریست واز طرفین برای برنج کاری استفاده مینمایند .

کف رودخانه ها غالباً سنگلاخ ولی در نزدیکی مصب شنزار میباشد دهانه مصب همیشه پوشیده از شن بوده بهمین علت حتی درمواقع فراوانی آب عبور بطرف دریا برای کرجی های کف صاف نیز میسر نیست عمق آب رود خانه در مصب بواسطه ممانعت شن هـا از جریان سریع آب بیشتر شده و در فصول بارندگی تا دو متر هم میرسد .
جدارطرفین رودخانه‌هادر تمام مسیر بریدگی مهمی‌راتشکیل نمیدهندولی دربعضی نقاط این بریدگی ها بدومتر هم رسیده است .

رودخانهائیکه تقریباً در تمام فصول دارای آب میباشند عبارتست از رودخانه مرداب در جنوب آستارا و رودخانه گرگانرود .

راههای مالرو و پیاده رو متعددی که این جلگه را به اردبیل و خلخال مربوط میسازد تقریباً در تمام فصول قابل عبوراند مهمتر از همه راه گرگانرود ـ خلخال و راه چله بند به اردبیل است که محتمل است راه جدید آستارا ـ اردبیل از راه اخیر ساخته شود.

ب ـ از گرگانرود الی مرداب پهلوی

جلگه کرانه ای بتدریج از گرگانرود عریض شده بطوریکه بین مرداب و ماسوله به ۳۰ کیلومتر عرض میرسد که تماماً مانند جلگه طالش مستور از جنگل و حاشیه کرانه ای از شفارود ببعد دارای یك رشته تپه های شنی که در ۱۰۰ الی ۱۵۰ متری کرانه قرار گرفته و تا سه متر ارتفاع نیز میرسد

رودخانه مهم این منطقه شفارود ـ سیاه رود ـ اسالم میباشد که رودخانه اول در قسمت مصب استخر عمیقی با عمق ۱/۵۰ الی دو متر تشکیل میدهد که برای عبور از آن باید از گدار های که بالاتر از مصب واقع شده گذشت مشخصات رودخانه ماندرودخانه های منطقه طالش است .

راهها ـ شوسه چهار شنبه بازار ـ طاهر کوراب ـ رشت

راه آستارا ـ بندر پهلوی .

راه پیاده رو اسالم ـ هرو آباد

راه چهار شنبه ـ ماسوله که یکقسمت آن ساخته شده و بعداً متروك گردیده

کرانه مرداب پهلوی جز در قسمت پیره بازار بقیه میتوان گفت مردابی و باطلاقی و عبور از آن خیلی مشکل است .

ج ـ قسمت کرانه ای بین مرداب پهلوی الی چمخاله ،

نوار کرانه‌ای در این منطقه با تپه های شنی که بمسافات مختلف از کرانه قرار گرفته مشخص میگردد بطوری که از حسن رود الی چونه چنان این تپه ها در مسافت یکصد متری کرانه بوده واز مصب سفید رود کهنه تا امیر کیاسر از ۱۵۰۰ متری کرانه و از آنجا تا شفا رود مجدداً به کرانه نزدیك شده و تا صد متری کرانه واقع میگردد

دراین ناحیه عقب این نوار کرانه ای و تپه‌های شنی یك عده زیاد مرداب و باطلاق و استخر های آب (که جهت زراعت آب ذخیره مینمایند) واقع شده که عبور از آنها خالی از اشکال نمیباشد.

عمق دریا در این منطقه از سایر قسمتها بیشتر بوده بطوریکه در یك کیلو متری کرانه از ده متر تجاوز مینماید.

رود خانه‌های مهم این ناحیه عبارت ازسفید رود(یا به اصطلاح محلی موسی‌چای) میباشد که دارای شعبات متعدد است کف رود خانه مزبور شن زار و مصب آن هم از شن پوشیده شده و با اینکه در مواقع پر آبی عمق آن رود خانه بطور متوسط تا چهار متر هم میرسد معذالك ورود کشتی های کوچك نیز از دهانه آن میسر نمیباشد مگر آنکه لاروبی گردد، مسیر رودخانه در قسمت عمده قابل قایق رانی است.

دیگر رودخانه سفید رود کهنه که در مواقع کمی آب سطح آب پائین میرود ولی در فصول بارندگی در مصب تانزدیکی دومتر هم میرسد.

بالاخره رودخانه چمخاله که‌از لنگرود و فاضل آب مردابها و شالمازرود تشکیل میگردد این رود خانه در مواقع بارندگی آبش زیاد شده بطوریکه تا چهار متر هم میرسیدو ورود کرجی های‌موتوری در آن فصل میسرمیباشد.

راهها - علاوه برراه شوسه رشت - مازندران راههای زیردراین منطقه‌واقع‌شده

راه شوسه کوچه اصفهان - لشت نشا - چونه چنان (در دست ساختمان)

راه آستانه ـ حسن کیاده (که در مواقع بارندگی جهت خود رو غیر قابل عبور میگردد .)

راه لنگرود ـ چمخاله

راه رود سر ـ چمخاله

وضعیت طبیعی منطقه واقع بین مرداب انزلی و ارتفاعات

منطقه واقع بین مرداب انزلی و ارتفاعات شفت و ماسوله مسطح و مستور از جنگل است که هرچه بطرف ارتفاعات نزدیك میشود انبوه‌تر شده غیر قابل عبور میگردد آبهای ارتفاعات در خط القعر های جمع و تشکیل چند رودخانه که بمرداب انزلی میریزد میدهد رودخانه‌ها از ده‌الی یکمتر عمق دارند اراضی طرفین مساوی و عرض آن در نقاط مختلف از ۵۰ الی ۱۵ متر بود پلها فقط درجاده های شوسه ومحتاج با صلاحات مخصوص است گدارهائی در مقابل آبادیها بعمق حد اقل یکمتر وجود دارد که بدون بلدیت اهالی عبور از آنها غیر مقدور بوده در مواقع طغیان عبور سخت است رودخانه ها عموما سیر باختری ـ خاوری دارامیباشند ۲ جاده‌اصلی دراین منطقه ملاحظه میشود.

جاده رشت بطرف آستارا و ماسوله که عمود برودخانه‌ها و راه منحصر بفرد چرخ رو است .

جاده نرکستان ـ به لولمان از شمال بجنوب که با جزئی تغییراتی قابل عبور خواهد بود

قسمت باختری بندر پهلوی تا ٤ کیلومتر :

در ۲۰۰ الی ۳۰۰ متری کرانه یك رشته تپه های خاکی که موانع طبیعی خیلی خوبی‌است ملاحظه‌میشود در ۱۵۰ الی ۲۰۰ متری این تپه‌هازمین جنگل‌زاری تاپهلوی‌است .

اراضی واقع بین مرداب و ارتفاعات ماسوله ـ مستور از جنگل وهرچه‌بطرف

ارتفاعات نزدیك میشود جنگل انبوه‌تر وغیرقابل عبورتر میشود بریدگیهای زیادی در این منطقه ملاحظه میشود که بوسیله پل‌ها بایستی از روی آنها عبور کرد .

رود خانه از ۱۰ الی ۵۰ متر عرض و بعمق ۱½ الی ۶ متر گدار ها فقط قابل عبور است آنهم در غیر مواقع طغیان آب .

منطقه بین سفید رود تارود سر

مسافات بین قراء و نقاط حساس روی جاده که

۱ — از پل سفید رود تا رود خانه	۲۲۰۰ متر
۲ — از آستانه به نیا کو	۲٤۰۰ متر
۳ — از نیا کو به نازی گراب	۲٤۰۰ متر
٤ — از نازی گراب تاحاجی آباد	۱٦۰۰ متر
٥ — از حاجی آباد تا لاهیجان	۱۹۰۰ متر
٦ — از لاهیجاه الی شیخان بر	۲۷۰۰ متر
۷ — از شیخان بر الی لیار ستاق	٤۲۰۰ متر
۸ — از لیار ستاق الی دیو شل	۲٦۰۰ متر
۹ — از دیو شل تا لنگرود	۳۷۰۰ متر
۱۰ — از لنگرود تا گیلایه	۲٦۰۰ متر
۱۱ — از گیلایه تا دریا سر	۲۹۰۰ متر
۱۲ — از دریاسر الی شلمان	۲٥۰۰ متر
۱۳ — از شلمان الی رود سر	۲۳۰۰ متر
۱٤ — ار رود سر الی سر پل	۱۳۰۰ متر

بین رودخانه سفید رود و رودخانه لاهیجان دوشعبه رودخانه که اولی در سمت چپ حشمت رود ودومی درسمت راست شم رود میباشد جاریست

ــ جاده هائیکه از جاده شوسه بطرف شمال رو بدریا وجود دارند عبارتند از خاور به باختر

۱ ــ جاده خود رو رو از ۴۰۰ متر خاور پل سفید رود تاحسن کیاده که قسمت جنوبی آن بوسیله باران وگل برای خود رو درفصل بارندگی غیرقابل عبور میباشد .

۲ ـ جاده‌پیاده‌رو فرعی از آستانه که دراواسط راه به‌جاده بالا اتصال میابد .

۳ ـ جاده پیاده رو فرعی از لاهیجان به‌لاسی کلا .

۴ ـ جاده خود رو از دریا سر به چم خاله که در فصل بارندگی برای خودرو غیر قابل عبور است

۵ ـ جاده پیاده‌رو از شلمان بچم خاله .

۶ـ جاده خودرو رو از خاور رود سرالی گمرك لب دریا در جنوب خاوری چم‌خاله .

تبصره ـ پل‌سفید رود دارای ۲۰۲ مترطول و۷ متر عرض میباشد ۱۷۰ مترخود پل وبقیه طرفین آن است .

۷ ـ رود خانه سفید رود برای پیاده و اسب غیرقابل عبور میباشد ولی با کرجی یا با (رادو) حمل ونقل ممکن وسهل خواهد بود و سایر رود خانهٔ ها که ذکر شده‌برای پیاده و سوار از گدار ها قابل عبور میباشند .

حسن کیاده و شیلات اهمیت مخصوصی دارد چه ممکن است بوسیله کشتی وقایقهای ماهی گیری شیلات سریعاً در آنجا پیاده شده برای حرکت از خشکی باین‌محل غیر از جاده معینه بالا راه دیگری نیست .

وضعیت کرانه بحرخزر ازچالوس به به شهربطول ۲۴۰ کیلومتر

کرانه دریای خزر از به شهر تا چالوس بوسیله سه جـاده شوسه و یك خط آهن بمرکز کشور مربوط میگردد .

دراین قسمت رود خانه های زیادی ازسلسله البرز جاری و بدریای خزر میریزد
که مهمترین انها مطابق شرح زیراست :

رودخانه تجن - مصب آن فرح آباد

رودخانه بابل - مصب بابل سر

رودخانه هزار - مصب خاور محمودآباد

رودخانه چالوس - مصب چالوس

کرانه درهمه جا قابل عبور قایق بوده و قایقهای درمسافت ۱۰۰ و ۱۵۰ متری
کرانه متوقف میگردند از بندر بابل سرتا بندر شهسوار کرانه دارای دیواره بعرض ۱۵
متر میباشد که جنس آن ماسه وخاك نرم است و خط الرأس این مانع دارای میدان دید
وسیعی بطرف دریا است .

مسافت دامنه جبال البرز تا کرانه دریا درمحلهای مختلفه متفاوت بوده وبین ۱۵ تا
۴۵ کیلومتر میباشد . کلیه ارتفاعات مشجر وزمین های کرانه نیز مزروع است .

بنادر عمده این منطقه:

فرح آباد - درمصب تجن

بابل سر - درمصب بابل

محمود آباد - درمصب هزار

نوشهر - درمصب چالوس

فصل سوم

۱ - قسمت‌های کوهستانی

گرچه بامراجعه و مطالعه نقشه دهلیز بندیها منظره کامل کوهستان شمالی بنظر خواهد رسید معهذا برای انکه روشن و کاملتر بوده بهتر جلب توجه شود تشریح میشود

رشته کوهستان طالش که از جنوب بیله سوار و دشت مغان شروع میشود در سمت باختر دریای خزر ادامه یافته در مقابل لنگران شوروی و (رضی) خاك شاهنشاهی به عریض ترین منطقه خود که درحدود ۶۰ کیلو متر است رسیده بعداً به تدریج از عرض آن کاسته شده و ازمقابل گرگانرود بایك قوس خیلی بزرگی امتداد کوهستان بطرف جنوب خاوری متوجه و تدریجاً عرض این کوهستان افزوده میشود

درمقابل ماسوله رشته کوهستان قافلانکوه که ازطرف میانج منحرف شده بمجاورت این کوهستان آمده وازماسوله بفاصله ٤۰ کیلومتری کوهستان طالش باالبرز ممتد میشود این دو رشته کوهستان بطرف داخل تشکیل یك دهلیز بزرگی را بطول ۱۵۰ و بعرض ٤۰ کیلومتر میدهند که در وسط آن رودخانه سفید رود جاری ومنطقهٔ را باسم طارم علیا و سفلی بوجود میاورند رشته کوهستان جنوبی تا نزدیك منجیل ادامه داشته از آنجا قطع میگردد ویك بریدگی مهمی در منجیل ملاحظه میشود که مسیر سفید رود است . پس از ۶۰ کیلومتر امتداد این کوهستان باز بواسطه رشته کوهستان طالقان که تا راه چالوس ادامه دارد ممتدخواهدشد در این ۶۰ کیلومتر جلگه صاف نواحی اطراف قزوین واقع شده

رشته کوهستان طالقان با کوهستان شمالی مثل قافلانکوه دارای یك شکل مرتب نبوده و دهلیزی را که تشکیل میدهد خیلی تنك تر ورود طالقان در وسط این دهلیز جاریست.

از این محل در حقیقت سه رشته کوهستان موازی بنظر میرسد که تا محاذات ـ بابل ـ و فیروز کوه امتداد جنوب خاوری خودرا ادامه میدهد .

۱ ـ رشته کوهستان شمالی
۲ ـ رشته کوهستان کندوان فیروزکوه } دره نور

۳ ـ رشته کوهستان شمال تهران وامامزاده هاشم } دره لار

ازمحاذات بابل وفیروزکوه تامحاذات قلعه پلنگان رشته کوهستانهای کرانه وضعیت مخصوصی را بخود گرفته فقط یکرشته آن یعنی رشته مرکزی باسم سفید کوه از گردنه عباس آباد امتداد خود را تعقیب کرده ویکرشته ارتفاعات مجزا ورشته های متوالی باجهت همگانی شمالی جنوبی و قدری انحراف ملاحظه میگردد از وسط این رشته ها یك تعداد جویبار هائی بطرف دریای خزر فرستاده میشود که عمده آنها بشرح زیر خواهد بود .

رود هزارپی که از شمال دماوند سرچشمه گرفته جاریست .

رودخانه بابل که از سوادکوه سرچشمه میگیرد .

ـ رود تالار که از ارتفاعات عباس آباد سرچشمه گرفته جاریست .

ـ رود تجن که از هزار جریب سرچشمه میگیرد .

پس از عبور از فیروز کوه مجدداً باز به یك دهلیزی های باختری ـــ خاوری مصادف خواهیم شد که عموماً بطرف شمال شاهرود ممتد شده و در آنجا بهم متصل وبه اسم ابر کوه کوکلان در جنوب گرگان امتداد میابد .

نتیجه که از این بررسی سریع گرفته میشوند اینستکه کرانه بحر خزر رامیتوان بچند قسمت مشخص از لحاظ کوهستانهای آن تقسیم کرد .

۱ ـ از آستارا تا گرگانرود در کرانه فقط یکرشته کوهستانست .

از گرگانرود تا حسن کیاده و منجیل ۲ رشته کوهستان متوالی در کرانه بمسافت ۴۰ کیلومتر تقریباً واقع شده .

۳ - گرگانرود تا چابوك سر یکرشته کوهستان اصلی که جلگه وسیع قزوین را در جنوب خود تشکیل میدهد .

از چابوك سر تا محاذات آمل رشته های موازی که باز دهلیز هائی را تشکیل میدهد ولی بهیچوجه شبیه دهلیز بندی قسمت شمالی نیست بلکه دهلیز ها متعدد و خیلی در هم است .

۵ - از مقابل بابلسر تا پلنگان یك منطقه بکلی درهم که یکرشته کوهستان موازی با کرانه در عقب بمسافت ۹ کیلومتر واقع شده و رشته های بسیار با جهت شمالی و جنوبی این منطقه را شیار کرده و رود خانه های زیادی در بین آنها جاریست .

٦ - ازمقابل پلنگان تابندر گز بازرشته های کوهستانی بطور موازی با هم ادامه یافته ولی برای اتصال بهم تدریجاً نزدیك شده و بالاخره در شمال شاهرود یك کره کوهستانی تشکیل میدهند .

همان قسمی که شکل وساختمان این کوهستانها مختلف است طرزعمل واستفاده از آنها نیز خیلی مختلف است چه کوهستا نها ئیکه دارای جهت معین و مشخص و بکلی ممتد است در نتیجه معابر و گذر گاههای نسبتاً خوبی تهیه عبور و مرور در وسط آنها سهل و ساده خواهد بود ولی کوهستانهای درهم وغیر مرتب بهمان نسبت معابر را درهم ساخته عبور در آنها مشکل و پر زحمت خواهد شد .

معابر وراههای نفوذی طبیعی که از قسمت شمالی وکرانه ها بطرف فلات میرود مسیر رود خانه ها است که قسمت عمده جاده ها نیزدر کنار آن ساخته شده مثلا :

رود چالوس که جاده چالوس درامتداد آن ساخته شده .

رود هزار که جاده امل در امتداد آن ساخته شده .
رود تالار وحبله رود که جاده شاهی طهران در امتداد آن ساخته شده
دره سفیدرود که جاده طهران رشت در قسمتی از مسیر خوددر کنار آن واقع شده .
نکات مهم و قابل توجهی که در این کوهستان ها بنظر میرسد میتوان بشرح زیر خلاصه کرد :

۱ - کلیه این کوهستانها در سمت شمالی خود پوشیده از جنگل و اشجار میباشند.
۲ - اشجار در نزدیکی کرانه کم و هر قدر بطرف خط الرأس کوهستان پیش رویم زیاد و تعداد اشجار بیشتر خواهد شد .
۳ - شیب کوهستان از طرف شمال خیلی تندتر از شیبهای کوهستان بطرف جنوب است .
٤ - شیبهای جنوبی کوهستانهای که بطرف فلات میآید بکلی صاف و بدون اشجار است.

مواصلات در داخله منطقه کوهستانی

اگرحرکت در کرانه مخصوص در مواقع غیربارانی سهل وممکن است ولی در قسمت های کوهستانی حرکت عرضی (خاوری - باختری) بکلی غیر مقدور است چه در تمام این خط در قسمتهای مهم که ذکر شد رشته ارتفاعات موازی با کرانه رشته های واسطه وانشعاباتی را بطرف کرانه در جهت شمالی جنوبی ایجاد مینماید که از تمام این رشته های واسطه و این انشعابات آبهای در جریان است که اگر در قسمت کرانه عمق رودخانه ها کم است ولی در قسمت کوهستانی تشکیل دره های عمیق و پرتگاههای عریضی را میدهد که بهیچوجه عبور از آنها مقدور و ممکن نیست نه فقط عبور بدین قسم مشکل و پر زحمت است بلکه تهیه و ساختمان هر گونه راه عرضی در این قسمت مشکل و پر زحمت خواهد بود نتیجه آنکه اگر درقسمت کرانه حرکات عرضی وعمقی . مقدوراست ولی درقسمت کوهستانی حرکات عرض وعمقی بکلی محدود بوده وفقط درمحورهای دخولی یا کور راههای موجوده میتوان حرکت کرده وترك این راهها اسباب معطلی وسرگردانی خواهد بود خاصه برای

قسمت های نظامی که در تمام فصول و در هر موقعی جز حرکت و راه پیمائی در محور های عادی راه دیگری را نمیتوانند بدست آورده ومورد استفاده قرار دهند .

۲ — خط الرأسها

اگر قسمت کرانه و کوهستانی شمال پوشیده از اشجار و جنگلهای بسیار است تمام خط الرأسها بکلی صاف بی عارضه و بدون درخت است در نتیجه یك منطقه سرکوب و مسلطی نسبت بدو قسمت اولیه میباشد ولی یقین است اگر از لحاظ ارتفاع قابل توجه است ولی چون قسمت کرانه و کوهستان بکلی مشجر و پوشیده است لذا هر گونه حرکات و نقل و انتقالاتی در آن مستور و از نظر خط الراس کوهستانی هم پوشیده خواهد بود . و دیداین خط الرأس بطرف داخله فلات (که غیر مشجر است) بیش از قسمت شمالی است .

۳ ـ رودخانه‌ها وارزش آنهااز لحاظ قایق رانی

در کلیه کرانه‌های بحر خزر شاید متجاوز از ۶۰۰ الی ۷۰۰ رشته رودخانه کوچك وبزرك است که وارد دریا میشود عموم این رود خانه‌هاچون از مناطق کوهستانی وبا ریزش سرازیر میشوند لذا عموماً دارای مواد رسوبی بوده در نتیجه مصب کلیه این رود خانه ها لجن زار است

نظر باینکه قسمتی از مسیر رودخانها درجلگه کرانه‌ای است لذا میتوان برای قایق رانی از آنها بشرح زیر استفاده نمود :

رود خانه چمخاله در گیلان بین چمخاله و لنگرود بمسافت ۱۲ کیلو متر

رود بابل درمازندران بین بابل وبابل سر		
رود تجن مازندران در فرح آباد		تا مسافت کمی
حسن کیاده مصب سفید رود		

میتوان با کشتیهای مسافری و کرجی کم ظرفیت بار کشی و نقل و انتقالات لازمه را داد.

فصل چهارم

۱ـ وضعیت انسانی و نقاط مهم

منطقه گیلان ـ سکنه منطقه گیلان با محسوب داشتن بخش آستارا در حدود ۷۵۰/۰۰۰ نفر است جمعیت نسبی این منطقه در حدود پنجاه نفر در کیلو متر مربع است ولی این جمعیت بطور یك نواختی در منطقه تقسیم نشده قسمت عمده سکنه در کرانه ها و در جلگه کرانه مسکون بوده و درقسمت کوهستانی تعداد سکنه بسیار قلیل میباشد .

منطقه مازندران ـ سکنه این منطقه در حدود ۴۵۰/۰۰۰ نفراست که جمعیت آن ۴۰ نفر در کیلو متر مربع میبا شد ولی مثل منطقه گیلان سکنه این منطقه هم $\frac{۲}{۳}$ در جلگه کرانه مسکون بوده و بقیه در قسمت های داخلی و کوهستانها سکنی دارند.

سکنه این دو منطقه عموماً خوش اندام دارای قامت متوسط و از لحاظ هوش و فکر کاملا خوب وورزیده ولی از لحاظ بردباری و تحمل شدائد مثل سکنه کوهستانی سایر نقاط کشور دارای بردباری و تحمل نمیباشند .

منطقه گیلان ومازندران ازلحاظ اداری طبق سازمان مصوبه ۱۶/۱۰/۱۹ تشکیل شهرستانهائی بشرح زیر میدهد :

گیلان شامل شهرستان رشت است که شامل بخشهای زیر میباشد : رشت ـ طالش ـ بندر پهلوی ـ لاهیجان

آستارا که از لحاظ ساختمان طبیعی جزو این منطقه محسوب میشود و جزو شهرستان اردبیل منظور گردیده .

مازندران ـ تشکیل ۲ شهرستان را میدهد .

شهرستان اصلی مازندران شامل بخش های بهشهر - ساری - شاهی - بابل - آمل و نورولاهیجان - تنکابن - کجور و فیروز کوه -

شهرستان شهسوار شامل بخشهای - شهسوار - نوشهر - رود سر .

در منطقه گیلان ومازندران شهرها وبنادر چندی واقع شده که از لحاظ نظامی دارای اهمیت بوده و اینک نقاط مذکور را مورد بر رسی قرار میدهیم .

۱ - بندر آستارا

این بندر که در آخرین نقطه شمالی مرز کشور و کنار رود آستارا قرار گرفته است دارای اسکله نیست ولی بواسطه عمق مکفی کشتیهای ۳۰۰۰ تنی تا ۲۰۰ / متری کرانه نزدیك میگردند

از این بندرگاه یك راه دخولی بطرف اردبیل آذربایجان ویك راه کرانه بطرف رشت ملاحظه میشود .

برای بندر آستارا آن اهمیت فوق‌العاده از لحاظ نظامی نمیتوان قائل شد خاصه آنکه کوچکترین وسیله نزدیك شدن به کرانه را بواسطه اسکله ندارد .

۲ - بندر پهلوی

این بندر در حقیقت سربندر رشت محسوب میشود اهمیت آن مخصوصاً بواسطه موقعیت آن است چه از لحاظ سیاسی و چه اقتصادی این بندر فعلا تنها بندری است که کشتیهای های بازرگانی میتوانند به اسکله نزدیك شده بارگیری نمایند وارده ها وفرستادهای کشور که از طریق روسیه حمل میشود از این بندر عبور مینماید بنابراین وضعیت اقتصادی آن نسبتاً خوب خواهد بود .

بندر پهلوی دارای موقعیت مهمی است زیرا مدخل جاده رشت طهران و کشتیها پس ازورود به بندر میتوانند بسهولت مسافرین خود را پیاده نموده در این صورت علاوه بر استفاده از جاده رشت در صورت لزوم بااستفاده از قایق ها میتوان درجاده پیله بازار پس از عبور از مرداب نفوذ پیدا کرد .

برای دفاع بندر پهلوی حفظ دو شبه جزیره غازیان (ازغازیان الی لیچارگی) و پهلوی (از پهلوی الی کپور چال) مهم است .

برای تأمین ارتباط مدافعین باقسمت عقب ایجاد جاده شوسه در کرانه شبه جزیره پهلوی که از طرف باختر آنرا با جاده طاهر کوراب . کسما ـ پسیخان . رشت مربوط سازد مورد اهمیت است .

وضعیت کلی بندر پهلوی

از رشت تابندر پهلوی ۳۹ کیلومتر است بندر پهلوی در شمال باختری رشت در کرانه دریای خزر در نقطه ایکه دریای خزر توسط یك دهانه بمرداب پهلوی متصل میشود واقع گشته .

بندر پهلوی شبه جزیره مستطیلی است که ازجانب شمال دریای خزر وازجانب جنوب مرداب واز جانب خاور دهانه مابین مرداب ودریای خزر آنرا احاطه کرده وفقط از جانب باختر که راه خشگی استارا است بخشگی اتصال دارد وطول این شبه جزیره از خاور بباختر است .

در جانب باختری رشت و نزدیکی دریای خزر اراضی وسیعی است که از باقی نقاط جلگه گیلان گود تر است واین اراضی در اثر جمع شدن اب رودخانها و چشمه سار ها واب باران واتصال بدریای خزر مملو ازآب شده و شکل مردابی داده که دارای

چندین فرسنك طول وعرض است و بعضی نقاط ان بقدری عمیق است که قابل کشتیرانی و چندین شعبه رشته و جزیره های کوچك بسیار در میان ان پدید امده این مرداب توسط یك دهنه که مابین پهلوی و غازیان واقع است به دریا متصل میگردد و ماهیان دریای خزر هنگام تخم ریزی ازان دهنه وارد مرداب شده ودر اب شیرین مرداب تخم میریزند

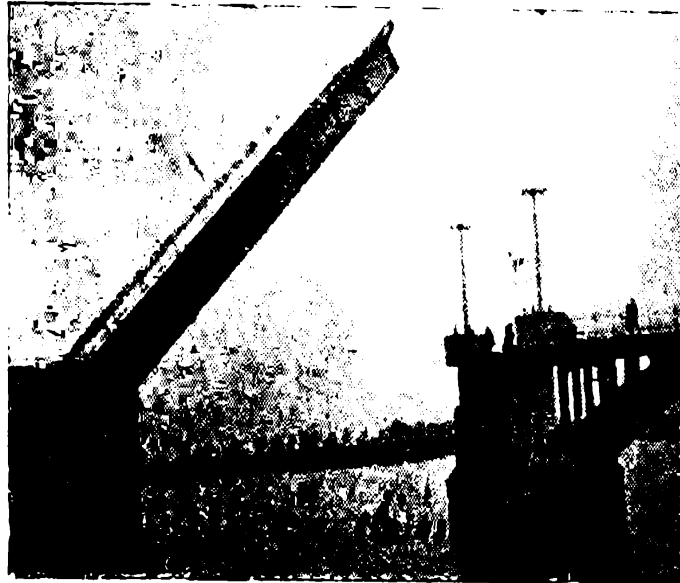
دهنه ایکه دریای خزررا بمرداب پیوسته میسازد پس از آنکه اندکی از دریای خزر رو بجنوب پیش میاید دو شعبه میشود و در میان دو شعبه جزیره پدید میاید که « میان پشته » نامیده میشود . پیش از آنکه دهنه مزبور دوشعبه شود هرگاه رو بدریای خزر بایستیم در کرانه راست این دهنه مابین دهنه و دریای خزر قصبه ایست که بنام « غازیان » خوانده میشود ودر کرانه چپ این دهنه بندر پهلوی واقع گشته است .

سابقاً از بندر پهلوی بغازیان و بالعکس از روی آب توسط (کرجی) رفت وآمد میگردید اکنون میان غازیان ومیان پشته وبندر پهلوی دوپل بزرك از آهن و سمنت بنا شده و باین وسیله هر سه آبادی یکی گردیده است و پلهای مزبور دارای دستگاه برقی است که هنگام عبور کشتی از دریای بزرك بمرداب وبالعکس یك قسمت پل بلند میشود تا کشتی عبور نماید .

از جانب غازیان واز جانب بندر پهلوی دو دیوار بسیار ضخیم ازسنك وسمنت هر یك بطول ٥٥٤ متر بخط منحنی رو بداخل دریای پیش برده شده .

این دو دیوار که دوموج شکن نامیده میشوند قوسی شکنند وعیناً شبیه دوبازوئی هستند که از هم گشوده شده وپنجها رو بیکدیگر خم شده باشد و برای آنکه چیزی را در اغوش کشند .

موج شکن خاوری که در جانب غازیان است کوتاه تراز موج شکن باختری که در سمت پهلوی است میباشد مانند شناگری که دست راست را بداخل شکم ودست چپ

رابجانب پشت دست راست خم نماید موج شکن خاوری (سمت راست کوتاه تر و تمایلش بسمت داخل بندر موج شکن خاوری) بلند تر و تمایلش بخارج ورو بخاور است بطوریکه دهنه بندر اندکی رو بخاور متمایل است

پل غازیان که جهت عبور کشتیها بلند میشود

٣ - مرداب پهلوی

مرداب پهلوی بواسطه رسوب سفید رود که از سوابق ایام وجود داشته قابل ورود برای کشتیهای بزرك نیست فقط کشتیهای متوسط داخل میگرداند ولی کولاك در این مرداب خیلی شدید و خطرناك است بطوریکه بمحض پیدایش بایستی به یکی از لنگرگاهها پناه برد برای آنکه مرداب پر نشود همیشه ماشین‌های حفاری مأمور برداشتن موادرسوبی آن میباشند مدخل تنگه بوسیله دو موج شکن بطول ٤٥٥ مترحفظ شده بغازیکه دریا رابخلیج متصل مینماید بسیارباریك وبیش از ٤٢٦ مترعرض ندارد و عمق آن بیش از ۷ مترونیم نیست طول مرداب ٤٠ عرض آن ١٥ کیلومتروعمیق ترین نقاط آن ١٥ متراست بطور عموم درفروردین طوفان های شمالی وشمال خاوری دریا سه مرتبه میوزد ودرنتیجه این طوفان‌ها سطح مرداب بالا آمده ورود کشتیها به مرداب غیرمقدور

بوده و بایستی بوسیله قایقهای پاروئی وارد شد . در ماه اردیبهشت — خرداد — تیر — مرداد - از ۸ صبح الی ۱۹ باد خفیفی دائماً از سمت خاور و از ساعت ۲۱ الی ساعت ۵ روز از طرف جنوب باختری میوزد در این چند ماه طوفانهای شدید دیده نشده طوفان ها سبك است .

در شهریور ماه باز باد های شمالی سخت شده تا اواسط آبان ادامه دارد و در این مدت بارندگیها زیاد و مدت آن ممکن است تایکماه پی‌در پی برسد .

از اواسط آبان الی آخر اسفند هوا خوب و طوفانها نادر است در زمستان مه زیاد است در موقع باران جریان مرداب بطرف دریا ٤ میل بحری است و در مواقع بالا آمدن سطح دریا جریان ازطرف دریا است باسرعت ۳ میل

درابتدا بندر گاراژ سلطنتی واسکله حکومتی ودرانتهی آن پل غازیان و میان‌پشته به بندر پهلوی است دراین محل عمق ٦ متر و کشتیهائی میتوانند داخل شوند که ظرفیت آنها تا ۳۰۰۰ تن و دارای ٤/٥ متر آبخور باشند در باختر بندر جزیره میان پشته واقع گردیده است .

مرداب پهلوی بسرعت زیادی در شرف خشك شدن میباشد امروزه کشتیهای کوچك حتی ٤ تن هم به زحمت میتوانند وارد این مرداب گردندچه قسمتهای ازآن تبدیل به باطلاقی خیلی کم عمق وقسمتهای دیگرهم تبدیل به یك نوع دریاچه های کوچك داخلی شده کشتیهای بازرگانی فقط تا دهانه مرداب میرود و قسمتهای داخلی مرداب را بایستی بکلی غیرقابل عبور تصور ودر نظر گرفت .

٤ - حسن کیاده

مصب سفید رود و حسن کیاده از لحاظ مسائل نظامی از دو نقطه نظر دارای اهمیت میباشد .

اول - ازلحاظ امکان نزدیك شدن کشتیهای بزرك‌تا ۳۰۰ متری کرانه وهمچنین مقدور بودن حرکت قایقهای موتوری درطول رودخانه بسمت داخل . وضمناً در حسن

کیاده اسکلهٔ موجود است که کشتیهای کوچکتری در حدود ۱۰۰ متر میتواند با آن نزدیك شده و بار گیری نمایند و طبق تحقیقاتی که بعمل آمده نظر بعمق که دریا در این قسمت کرانه بلا فاصله از کرانه دریا پیدا میکنند برای نزدیك شدن کشتیها قابل اهمیت است .

دوم ـ وجود قایقهای شیلات که درحدود ۵۲ عددمیباشد پیاده شدن ۱۰۰۰ نفر را بطور تقریب در عرض نیم ساعت در این نقطه میسر میسازد .

۵ ـ اخوند محله

نقطه حساسی است .

۶ ـ شاهسوار

این بندر گاه لنگر گاه مساعدی برای نزدیك شدن کشتیهای بزرك است. بطوریکه از ازمنه قدیمه همیشه محل مراوده و نزدیك شدن کشتیها بوده بدیهی است اگر ساختمان جاده این بندر گاه برای اتصال براه چالوس در پل ذغال عملی شود بدرجات باهمیت ان خواهد افزود گرچه فعلا دارای اسکله ووضعیت بندر گاهی نیست .

۷ ـ نوشهر

که از بنادر مهم و قابل توجه شمال محسوب شده و بواسطه استعداد کامل محل وعمق مکفی خود بهترین بندرطبیعی شمال محسوب و مخصوص باگارها وعملیاتی که در جریان است بدرجات باهمیت آن افزوده شده وروزبروز قابل توجه ترخواهد.

شد مخصوص آنکه این بندر درروی محور مهم و بسیار نزدیك نوشهر چالوس طهران واقع شده است .

۸ - علی اباد

نقطه حساس .

۹ - محمود اباد

بندر گاه مهم است چه نزدیك شدن کشتیها باین بندر گاه بواسطه عمق دریا کاملا ممکن بوده و باضافه این بندر گاه در رأس نزدیکترین راه دخولی بطرف فلات است چه از محمود آباد بآب علی بیش ۱٤۷ کیلومتر نیست .

۱۰ - بابل سر

بندر آزاد در مقابل دریا سر بندر بابل .

۱۱ - فرح اباد

بندرقدیمی مستعد برای آماده کردن .

۱۲ - خلیج حسینقلی

بوسیله‌دودهانه یکی بعرض ۱۵۰۰ متر بین‌بندرشاه واشور کوچك دیگری بعرض

۱۰۰ متر بین اشور کوچك واشور بزرك به دریای خزر وصل میشود .

اگر خلیج مرمت گردیده و دهانه آن بین جزیره کوچك اشور و شبه جزیره اشورا ده شن کشی شود تکیه گاه دریائی خوبی تشکیل خواهد داد .

در کرانه این خلیج قایق ها از تمام جهت میتوانند عبور نمایند .

بنادر عمده داخلی این خلیج عبارتند از :

بندرشاه که بوسیله یك اسکله ۳ کیلومتری به خلیج وصل می شده .

- بندر قرسو بوسیله اسکله ۱۶۰۰ متری بخلیج وصل میشود .

- بندر گز که بوسیله اسکله ۸۰۰ متری بخلیج وصل میشود .

مسافت از اسکله بندر شاه تا اشور کوچك ۱۵۰۰ متر

مسافت از اشور کوچك تا قرسو ۹ کیلو متر .

مسافت از اسکله بندر شاه تا بندر گز ۱۱ کیلو متر .

بنادر نامبرده بوسیله یك جاده شوسه و یك راه آهن به مرکز کشور و بوسیله یك جاده شوسه به گرگان متصل میشود .

خلیج حسینقلی در سالهای قبل بواسطه بودن آب مکفی وامکان دخول کشتیهای کوچك بازرگانی دارای بازار قابل توجهی بود و باب مراودات کلیه این بنادر باز ودائر بود از چندی باین طرف بواسطه پائین رفتن آب خلیج ورود کشتیهای بازرگانی و حتی کشتیهای شیلات درآن بکلی غیرمقدور و فقط فعلا قایقهای بابارگیر ۱۰۰ تن میتوانند در بنادر نامبرده (بندر گز - بندر قرسو) وارد گردند در این بنادر بنگاه شیلات دارای ساختمان و بناهای بوده و در مدت سال در این نقاط کار مینمایند .

۱۳ - اشوراده

خلیج استراباد بوسیله جزایر اشور در شمال که بزرگتر آن بعرض ۶۰۰ تا

۱۲۰۰ متر و طول ۳ کیلومتر و شبه جزیره اشور محدود میگردد اشور کوچك زمین نسبتاً صافی است که دارای آب خوراکی نبوده ودر عرض سال ۹ ماه از آب چاه استفاده مینمایند در سه ماه هم آب خوراکی از رود گرگان حمل میشود .

کشتیهای بازرگانی بمسافت ۱۲ کیلومتر (اسکله بندر شاه) متوقف میگردند آب وهوای این جزیره بعلت وجود پشه‌های مالاریا چندان قابل سکونت نیست .

وضعیت آشوراده از نظر نظامی ـ بادردست داشتن این جزایر میتوان قوای متعرض را در مسافت دوری درداخل دریا متوقف و ازپیاده شدن او بکرانه جلوگیری نمود .

چنانچه بساختمان پناهگاههای بتنی در کرانه در نقاط لازم اقدام بشود استفاده بیشتری از ارزش دفاعی آن میشود .

بعلاوه با مسدود کردن دو مدخل جزیره میتوان از ورود ناو ها ممانعت کامل بعمل آودد .

ارتباط ساکنین این شبه جزیره با خارج بوسیله قایقها بعمل میاید و از بهشهر بوسیله خودرو بداخله شبه جزیره آمدورفت میشود .

اشور کوچك دارای یك شعبه شیلات ماهی بوده و برای اینکار ساختمانهای لازمه تهیه گردیده از قبیل کارخانه تهیه یخ مصنوعی تهیه‌مقدمات وسایل صدورماهی تقسیم بندی و جعبه گذاری ماهی پس از تکمیل جعبه کلیه ماهی های این شعبه بوسیله ناوهای کوچك به پهلوی صادر میگردد .

کارخانه مزبور بوسیله یك مرکز عمده شیلات در قره‌سو تکمیل میگردد .

خلیج استراباد اگر مرمت گردد تکیه گاه خوبی خواهد بود .

قرسو بوسیله یك اسکله ۱۶۰۰ متری بخلیج استراباد وصل میگردد مسافت این اسکله تا اشور کوچك قریب ۹ کیلو متر است .

ناهاوی بزرگ بازرگانی فعلاقادر بپهلودادن نزدیك کرانه نیستند بلکه بارهای آنها بوسیله قایق به بنادر داخلی خلیج حمل میگردد .

فصل پنجم

منابع محلی و وضعیت اقتصادی

در شهرستانهای شمالی منابع محلی از هر لحاظ قابل توجه و مهم میباشد و این منابع را میتوان به دو قسمت تقسیم نمود

۱- منابع کشاورزی و زمینی

۲ - صید ماهی - که بزرگترین ثروت این نواحی را تشکیل میدهد

غـلات

	گیـلان	مازندران	
برنج	۱۸۰/۰۰۰ تن	۱۲۰/۰۰۰ تن	درسال که در حدود
زیتون	۲۰۰۰/۰۰۰ کیلو		۱/۳ برنج و زیتون زائد
توتون	۱۶۲۰/۰۰۰ »	۲۵۰/۰۰۰ کیلو	براحتیاجات اهالی است
ابریشم	۴۸۰/۰۰۰ »		

دام هـا

	گیلان	مازندران
اسب	۱۱۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰
مادیان	۸/۰۰۰	۵/۴۰۰
قاطر	۲۰۰	۴/۰۰۰
گاو	۱۷/۰۰۰	۱۴/۰۰۰
بزو گوسفند	۱۸۰/۰۰۰	۱۷۰/۰۰۰
خوك اهلی	۱/۰۰۰	۴۰۰ الاغ

ولی از لحاظ گندم و جو خیلی ثمره این شهرستانها کم و حتی برای احتیاجات خود اهالی هم غیر کافی بوده و قسمت عمده مواد غذائی ساکنین این منطقه را برنج و ماهی تشکیل میدهد.

صید کرانه‌های شمالی

یکی از ثروت های سرشار و قابل توجه کرانه‌های شمالی ایران صید ماهی است که از هر لحاظ قابل توجه و مورد دقت است صید ماهی انحصاراً مربوط به کرانه ایران نبوده بلکه در کلیه کرانه بحر خزر صید ماهی وجود داشته و حتی مقادیر زیادی صید مینمایند صید ماهی ایران نسبت به کلیه صید کرانه بحر خزر بشرح زیر است.

$\frac{1}{25}$ کلیه صید کرانه دریای خزر

صید ماهی خاویار $\frac{1}{5}$ کلیه صید خاویار کرانه دریای خزر

برعکس سایر دریا ها که انواع بسیار ماهی یافت میشود در دریای خزر تاکنون بیش از ٤٧ نوع ماهی تشخیص داده نشده.

ماهی های که در کرانه کشور شاهنشاهی صید میشود به دو طبقه کلی میتوان تقسیم نمود.

١ ـ ماهی هائی حلال یا ماهی های بافلس که تعداد آنها خیلی زیاد ولی قیمت و ارزش آن خیلی زیاد نیست از قبیل ماهی صوف ـ سفید و غیره که بازار عمده آن در داخله است و شاید در حدود ٢٠ قسم ماهی میتوان در نظر گرفت.

٢ ـ ماهی های حرام یا ماهی بی فلس که پنج قسم است و پر ارزش ترین ماهی های دریای خزر شمرده شده و در سال شاید در حدود ٦٠٠٠٠ ماهی صید گردد این ماهی دارای خاویار و بازار عمده آن در خارجه است.

این ماهی ها در هر وحله ٣٠٠٠٠ تخم میریزند ولی بواسطه عملیات عدیده قسمت عمده آن از بین رفته و فقط قسمت قلیل باقی میماند امروزه برای ازدیاد این قسم ماهی

ها بطریق لابراتواری اقدامات جدی از طرف شیلات اجرا میشود این ماهیها در هر سه سال یکمرتبه بیشتر تخم نمیدهند .

در کرانه های ایران معمولا سه قسم صید ماهی اجرا میشود .

۱ ـ بوسیله تور که بطول ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ متر و در وسط دارای کیسه بوده و در محل های پر از ماهی انداخته شده و بلافاصله جمع مینماید در این قسم تورها شیلات تا ۸۰۰۰۰ ماهی را یکمرتبه توانسته اند صید نمایند .

۲ ـ دام که بطول ۵۰۰ تا ۶۰۰ متر وماهی در موقع عبور دروسط سوراخ های آن گیر کرده نخواهد توانست عبور نماید و برای هر نوع ماهی دام بخصوصی تهیه میشود این نوع صید برای کرانه ها معمول است

۳ ـ قلاب که بمسافت ۲۰ تا ۳۰ سانتیمتر از یکدیگر بوده دارای نوك تیز و رشته های که دارای ۱۵۰۰۰ تا ۱۸۰۰۰ است دروسط دریا در چند ردیف بطرزمطبق نصب و ماهی در موقع عبور بان خورده گیر خواهد کرد .

ماهی هائی که در کرانه های ایران صید میشود به ۳قسم صادر میشود .

ماهی های خوب را از یخچال های یخ زده خارج مینماید (یخ چال های ۸ تا ۱۲ درجه زیر صفر برودت داده ده ساعت ماهی را منجمد مینماید)

۲ ـ ماهیهای متوسط را بطرز دود زده که ۳ روز برای دود زدن آن لازم است صادر مینمایند .

۳ ـ ماهیهای پست نمك زده که مدت چند روز را در زیر نمك مانده سپس در چلیك های چوبی قرار داده صادر مینمایند .

طرز عمل وصید درکرانه های کشور شاهنشاهی

حاصل دریای کشور شاهنشاهی ـ محصول عمده کرانه‌های کشور شاهنشاهی در دریای خزر ماهی و سك آبی و خاویار و اقسام ماهیها بسیار است ولی مرغوب‌ترین

ماهیهای این کرانه ها ماهی آزاد است که محصول خاویار از آن بدست میاید ودر نتیجه بیشتر این ماهی صید میشود

ماهیهای دیگر یکه در این کرانـه صید میشوند عبارت است از صوف ـ کلمه ـ کپور ـ سیم ـ سفید ـ طاس ـ دراکر ـ و اسپاله ـ یك نوع دیگر ماهی معروف این کرانه‌ها ماهی حرام است(اوزون برون) کـه سك ماهی معروف و بیشتر بار کشی به خارجه میشود ماهیهای صوف ـ کلمه ـ کپور ـ سیم ـ سفید بیشتر درناحیه بندر پهلوی ومابقی درنواحی سفید رود وسایر مراکز صید ماهی بدست میاید

بنکاه شیلات ایران و روس کشتی های مخصوصی دارد کـه محصولات خود را به بادکوبه از آنجا بخارجه میفرستند برای این منظور بنکاه دارای ۹ فروند کشتی بزرك و کوچك است کـه بزرگترین آنها درحدود ۵۳۰ تن ظرفیت دارد این بنکاه در ۱۳۰۷ شروع بکار کرده مدت کنترات آن ۲۵ سال است کـه خاتمه آن درسال ۱۳۲۲ خواهد بود مرکـزعملیات این بنکاه در بندر پهلوی و شعبات دیگر آن درنقاط مختلف مراکزی دارد برای آنکـه اطلاعات بیشتری که تـاحدی نیز دارای جنبه تاریخی بـاشد داده شود توضیحات کاملتری داده میشود .

بنگاه شیلات

این بنگاه تقریباً ۵۵ سال قبل توسط لیانازوفها تاسیس گردیده و بعداً درسنه ۱۳۰۷ شمسی بدست بنـگاه فعلی افتاده و حق صید را در تمام طول کرانـه شمالی از آستارا تاخلیج حسینقلی حائز گردید .

فعلا برای اقسام ماهی که‌درطول کرانه موجود است دو نوع وسیله صید موجود است اول توسط طور دوم بوسیله‌قلاب .

صید باطور ـ این‌صید درتمام‌کرانه بفاصله یك‌میلی ازخشکگی انجام میگیرد و برای

این منظور بوسیله قایقهای بزرك پاروئی طور را که دارای دو سرطناب میباشد بشکل نیم دایره درآب ریخته یك لبه طور دارای وزنه های سربی است که درعمق ۳ الی ٤ متر فرو میرود وسر دیگرش بوسیله قطعات چوب ویا چوب پنبه در سطح آب شناور میماند دوسرطنابی را که درخشکی است وبطور اتصال دارد بعدازریختن طور بوسیله عملجات از کرانه کشیده وبه تدریج طور را نزدیك میکنند ماهی هائی که در محوطه یك میلی از کرانه واقع شده اند بواسطه نزدیك شدن طور واردکیسه که درمنتها الیه آن واقع شده میشوند و بدین طریق صید انجام میگیرد در بعضی مواقع که ماهی زیاد باشد ممکن است تعداد ماهی های صید شده متجاوز ازصد هزار باشد .

صید باقلاب ـ این نوع صید دراعماق زیاد وبفاصله ٥ الی ١٤ میلیازکرانه انجام میگیرد برای این منظورطناب قطوری که طوله آن بیش از هزار مترباشد انتخاب نموده وبفاصله های قلیلی ازیك دیگرطنابهای نازکی که یکسران متصل به طناب قطور وسر دیگر آن دارای قلابهایماهی گیری است اتصالمیدهند یك سرطناب رابوسیله وزنه به ته دریا انداخته وسردیگران را توسط جسم شناوری درسطح آب نگاه میدارند ماهی های بزرك درموقع عبورازدام به قلاب ها برخورده گیر میکنند وبعداً بوسیله قایقهای بزرك طناب را بالا کشیده وصید انجامیگیرد (درفصول معینه سالطرزانداختن قلاب برحسبعمقی که ماهی عبورمیکنند بالا ویاپائین تر ازعمق مذکور گذاشته میشود) .

برای صید ماهی در طول کرانه بنگاه شیلات کرانه های شمالی رابه ٥ بخش تقسیم نموده که درپائینشرح داده میشود :

اول ـ بخش فرعی آستارا ـ از ۳۰ دیماه تا ۱۱ خرداد در بخش بین آستاراو شفارودماهیحرام صیدمیشودصیدازخط کرانه گرفتهتاعمق ۳۲ متربعملمیایدعدهصیادان ۲۱۲ نفر و تعداد قایقهای صیادی ٦۰ عدد است .

دوم ـ بخش فرعی پهلوی ـ از ۹ مهر الی ۲٥ اردیبهشت بین شفارود و جعفر رود صید اقسام مختلف ماهی حلال بعمل میآید .

صید درمرداب درکلیه نقاط آن ودردریا از کنار دریاتاعمق ١٥ متر صورت میگیرد عده صیادان و تعداد طورهائیکه در صید شرکت دارند بشرح زیر است :

در دریا ٣٩٠ نفرصیاد با ٥ الی ٦ دستگاه طور و ٨٠ صیاد بادام ایضاً درمرداب ٢٣٦ نفر صیاد با ٢٢ دستگاه طور مردابی .

سوم ـ بخش حسن کیاده ـ ماهی حرام درتمام مدت سال صیدمیشود و از ٩ مهر تا ١١ خرداد بین جعفر رود وشهسوار بصید ماهی هلا لهم مبادرت مینمایندصیدماهی حرام بسته بوضعیت آمدن ماهی و موقعیت سال دراعماق مختلف بعمل میاید لیکن حد اکثرعمق محل صید از ٨٣ متر تجاوز نمیکند صید ماهی حرام بوسیله ٥٠٠ نفر صیاد و ١٢٥ عدد قایق و صید ماهی حلال توسط ١٥٠ الی ١٦٠ نفر صیاد و ٧٠ عدد قایق انجام می یابد صید ماهی حرام بوسیله قلابهای خود گیر وماهی حلال بوسیله طور بعمل میاید

چهارم ـ بخش فرعی بابل سر ـ در بخش فرعی از ٣٠ دیماه تا ١١ خرداد بین شهسوار وکهر باران ماهی حرام صید میشود صید از خط کرانه گرفته تا عمق ٢٤ متری دریابعمل میآید عده صیادان مشغول صید ١٣٥ نفروتعدادقایقهای صیادی٤٥ عدداست .

پنجم ـ بخش فرعی گرگان ـ دربخش فرعی مزبورهم ماهی حرام وهم ماهی حلال صیدمیشود مدت صیدماهی حرام از ١٢ بهمن تا ٢٥ اردیبهشت میباشدصیدماهی حرام بین کهرباران و کمشان در عمق ١٥ متر بعمل میاید ولی ماهی حلال در خلیج گرگان صید میشود ماهی حرام بوسیله ٧٩٥ نفرصیاد (٢٤٤) عدد قایق وصید ماهی حلال توسط ٦٠ نفر صیاد و ٢٠ عدد قایق انجام میابد ماهی حرام را بوسیله قلابهای خود گیر ودامهای مخصوص صید در اعماق زیادودامهای را کدصیدمینمایند وصیدماهی حلال بوسیله دامهای لا کش وطور وطور های مردابی صورت میگیرد

میزان تهیه امتعه ماهی عمل آمده برطبق صورت بنگاه

امتعه یخ بسته	٤/٥١٢/٨٠٠	کیلو
امتعه شور	٥/٦٥٣/٣٠٠	کیلو
امتعه تازه	٦٠/٠٠٠	کیلو
دودی	١٠٠/٠٠٠	کیلو
خاویار ماهی حرام	١٨٨/٨٠٠	کیلو
خاویار ماهی حلال	٢٤٢/٠٠٠	کیلو
فضولات	٣٠/٧٠٠	کیلو
جمع	١٠/٧٨٦/٦٠٠	کیلو

فروش محصول ماهی وخاویار در سال ١٩٣٥/٣٦

وزن بسانتر (هرسانتر ١٠٠ کیلو است)

الف ـ دربازارهای خارجه

خاویار ١١٢٣ سانتر

ماهی ٦٦٦١٥ سانتر

ب ــ در بازار داخله

خاویار ١٠١ سانتر

ماهی ٥٩٧ سانتر

سود کمپانی در سال ١٩٣٠/٣١

٤٧٩٢٨٧٦/١٠

هزینه سال ١٩٣٠/٣١

الف ـ هزینه بهره برداری ١٢١٥٦٦٢٩/١٥ ریال

ب ـ هزینه همگانی اداری ١٣٢٦٤٨٧/٧٠

اسامی و اقسام ماهی	بخش فرعی گرگان	بخش فرعی باباسر	بخش فرعی حسن کیاده	بخش فرعی پهلوی	بخش فرعی استارا
ماهی حرام					
بلوکا	۶۸۰	۶۹	۲۵۰	—	۶۰
استرا	۱۰۲۰	۱۱۳۵	۵۸۰۰	۱۰۰	۹۰۰
سوروکا	۱۲۰	۶۳	۳۵۰	—	۷۲۰
جمع	۱۸۲۰	۱۲۶۷	۶۴۰۰	۱۰۰	۱۶۸۰
اشبل ماهی حرام	۴۸۸	۲۷۰	۱۰۹۰	۲۰	۲۲۴
ماهی حلال					
اسبله	۴۰۰	۲۰۰	۵۰۰	۱۲۰۰	۲۰
سوف	—	--	۲۱۰۰	۳۳۰۰۰	۱۲۰۰
کپور	۶۰۰۰	—	۳۰۰	۵۰۰۰	—
سیم	۲۵۰	—	۳۷۰۰	۱۰۰۰۰	۱۵۰۰
ماهی سفید	۳۰۰	—	۱۵۰	۱۴۰۰۰	۲۰۰
کلمه	۲۲۵۰۰	۱۵۰۰	۱۵۰	۲۰۰۰	—
مشک ماهی	۳۱۰۰	—	—	۳۰۰۰	—
سایر اقسام ماهی حلال	۲۵۰	—	۱۰۰	۲۵۰	۸۰
جمع	۳۲۸۰۰	۱۷۰۰	۷۰۰۰	۶۸۴۵۰	۳۰۰۰

وسائط بارکشی بنگاه شیلات

بارکاسهای مسکوا ـ حسن کیاده ـ بابل ـ ترکمان ـ ماهی وخاویارزا ازراه دریا بارکشی میکنند وکشتی پرت پهلوی امتعه ماهی حاضر شده را به بادکوبه میرساند

بارکاسهای کوچك ماهیگیر ـ کپورچال ـ چاپاخ ـ مرداب ـ سفید رود ـ استارا موسی‌چای ـ ماهی ایران قرسو دو عدد بارکاس که در دست ساختمان است و همچنین ده عدد قایقهای طور وسائط بارکشی کوچکی میباشد که برای رفع احتیاجات داخلی شیلات کار میکنند .

علاوه براین دو عدد خودرو سواری وچهار عدد خودرو باری برای بارکشی امتعه های موجوده میباشد راه آهنیکه بطول ۲/۵ کیلومتر بین موسی چای (سفید رود) وحسن کیاده ساخته شده و قطار آن بوسیله اسب ودرزین موتوری حرکت میکنندنیز مشغول بارکشی ماهی است

حفاظت امتعه ماهی در پهلوی وحسن کیاده

ماهی ها پس‌از اینکه کاملا شسته شده (درصورتیکه تخمی بوده وبتوان خاویار بدست اورد قبل‌از وارد کردن درمحوطه سرد شکم ماهی را چاك زده و تخمهارا ببرون میاورند) ودر سردخانه که۱۲ درجه زیر صفراست وارد کرده مدت ٤٨ ساعت نگاه میدارند تا کاملا منجمد شود بعداً در انبار های دیگری که هوای آن سرد باشد برده ودرآنجا وسائل بستن وبارکشی بخارج رافراهم مینمایند برای اینکه ماهی بعداً از گرمای

خارج سرد خانه محفوظ بماند ماهی یخ زده را در نمد های مخصوصی پیچیده و بکشتی بارکشی میکنند واز آنجا به بنادر شمالی دریای خزر (بادکوبه وغیره) برده و باقطارهای مخصوصی که وسائل سرد کردن را دارا میباشند بداخله روسیه واروپا میفرستند دربعضی مواقع که صید ماهی زیاد و وسائل انجام مکفی نباشد بدو طریقه دیگر محفوظ میدارند یکی دودی ودیگری شور در هردوحال ماهی را بعداز شستن و بیرون آوردن امعاء پشت انرا شکاف داده وداخل حوض اب شور میکنند ماهی شوررا مدت یك هفته درآب نمك گذاشته و بعداً در جعبه های چوبی بار کشی بخارج مینمایند ولی برای ماهی دودی بعداز سه روز درآب نمك با آب شیرین اورا کاملا شسته ومدت ٢٤ ساعت در محوطه که دود داشته باشد قرار میدهند بدین طریق ماهی را پس از نمك زدن دودی میکنند وبعد بخارج بار کشی مینمایند .

٣ ـ اهمیت مازندران وگیلان از لحاظ اقتصادیات

بزرگترین ترقیات اقصادی عصرحاضر متوجه گیلان ومازندران شده بطوریکه این دومنطقه پیشرفت های قابل توجهی را حائزوامروزه درهرطرف این مناطق مخصوصاً مازندران کارخانجات عدیده ملاحظه میشود این کارخانجات نوین که ازلحاظ بهره وثمره کارخود باکارخانجات اروپاهم چشمی مینمایند امروزه احتیاجات عدیده کشوررا ازلحاظ اقسام منسوجات عادی ـ ابریشمی ـ پارچه های غیرقابل نفوذ کونی نخ تابی توتون پیله الوار وغیره مرتفع میسازد .

توجه دولت ـ وجود جنگل های انبوه ـ استعداد زمین ـ پشت کار اهالی دست بدست هم داده وعوامل اصلی وپایه اساسی ترقیات روزافزون این منطقه گردیده و بهمین مناسبت این منطقه سهم مهم ومداخله سرشاری دراقتصاد کشور دارا خواهد بود .

فصل ششم

خطوط مواصلات عمقی وعرضی بطور کلی

۱ ـ مقدمه

در منطقه شهرستانهای شمالی دو نوع معابر بنظر میرسد :

ـ اول راههای نفوذی که از کرانه بطرف فلات امتداددارد کلیه این معابر که محور های مهم آن تشریح شده بایستی از سد های کوهستانی عبور نماید بهمین مناسبت از گردنه های مهم گذشته ومسدود کردن این جاده ها خیلی سهل و آسان است ومعابر مهم را میتوان بشرح زیر اسم برنمود :

ـ محور آستارا اردبیل جاده شوسه .

ـ محور بندر پهلوی رشت فومن ماسوله هرو آباد میانه ـ که تا ماسوله ساخته شده و در صورت خاتمه یك محور مهم و قابل توجهی خواهد شد و باهمیت بندرپهلوی خواهد افزود .

ـ محور رشت منجیل قزوین

ـ راه قافله رو لاهیجان دیلمقان قزوین .

ـ راه قافله رو لنگه رود به قزوین

ـ راه قافلهرو خرم آباد تنکابن قزوین

ـ محور نوشهر ـ چالوس کرج شوسه

ـ محور محمود آباد آمل دماوند طهران شوسه

ـ بابل سرشاهی طهران شوسه

ـ بندر شاه شاهی تهران شوسه

گذشته از معابر مندرجه شاید برخی راههای پیاده رو یافت شود که آنها نیز هر یك بایستی از گردنه ها و دره های سهمگین ارتفاعات عبور نمایند .

دوم ـ جاده عرضی‌درجلوی سد کوهستانی ودر تمام کرانه شمالی یك رشته راه کرانه‌موجود است که از نقاط زیرعبور مینماید .

ـ بندر شاه ـ به‌شهر ـ ساری ـ شاهی ـ بابل ـ بابلسر تا این‌محل جاده تقریباً در داخل منطقه است ولی از بابل سر تا رود سرجاده از کنار دریا عبور نموده و گاهگاهی در جنگل زار ها بکلی مستور خواهد شد از رود سر به لنگرود لاهیجان رشت از آنجا پسی خان طاهر کوراب ـ شفا رود گرگان رود آستارا میرود .

طول این راه کرانه در حدود ۷۰۰ کیلومتراست .

وضعیت راه های نفوذی و خصوصیات هریك بشرح زیر میباشد

۲ ـ راه نفوذی آستارا اردبیل

جاده اردبیل به آستارا که درحدود ۷۲ کیلو متر است میتوان ازنقطه نظر وضع طبیعی بچهار قسمت نمود :

اول ـ قسمت جلگه

از اردبیل تا ۲۵ کیلومتر جاده از جلگه باسم جلگه اردبیل عبور نموده این جلگه که در حدود ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر عرض‌داردکاملا صاف . فقط دارای آبادیهای مهمی است که از جاده چندین کیلومتر دور میباشند .

دوم ـ قسمت تپه

از ۲ کیلومتری خاور سولا جاده داخل قسمتی از زمین میشود که دارای تپه و ماهور کم و بیش مرتفعی است طول این قسمت از جاده در حدود ۵ کیلومتراست .

سوم - قسمت کوهستانی

در مسافت ۳۵ کیلومتری اردبیل جاده از منطقه کوهستانی عبور نموده و در طرفین جاده دو رشته کره مستور از جنگل است آستارا رود از وسط دره بین دو کوه مذکور عبور مینماید. طول این قسمت از جاده درحدود ۲۹ کیلومتر است.

چهارم - قسمت جلگه مستور

جاده پس از خروج از منطقه کوهستانی از جلگه مستوری عبور مینماید: طول این قسمت از جاده درحدود ۱۸ کیلومتر است.

از لحاظ فنی - جاده اردبیل آستارا بعرض ۶ الی ۸ متر و در همه جا محکم و خوب نگاهداری شده فقط در بعضی نقاط دارای دست‌اندازهائی است که از سرعت خودرو هاتااندازه‌میکاهد.

در قسمت کوهستانی جاده دارای پیچهای متعدد با شعاع کم و شیبهای نسبتاً تندی میباشد که خودرو باید بانهایت احتیاط از این نقاط عبور نماید.

پلهای این جاده از اردبیل تا آستارا ۱۷ عدد است که ۶ عدد آن آجری و بقیه پلها یك نوع پلکی است چوبی که هم سطح زمین بوده و فقط برای عبور جریان آب باران ازیك طرف بطرف دیگر جاده ساخته شده است.

از لحاظ منابع محلی - در طول مسیر جاده هیچ آبادی مهمی وجود نداشته و در انتهای آن دو شهر اردبیل و آستارا قرار گرفته است.

اردبیل - دارای ۷۰ الی ۷۵ هزار نفرجمعیت بوده محصول مهم آن گندم است که درسال در حدود ۱۷ هزار خروار علاوه به احتیاجات اهالی است.

جو که علاوه برمصرف سالیانه محل در سال ۷ هزار خروار اضافه دارد.

چهارپایان منطقه اردبیل

اسب ۱۵۰۰ ـ قاطر ۶۰۰ الی ۷۰۰ ـ گاو ـ ۴۰۰۰ ـ گوسفند در موقع لزوم میتوانند ۲۰۰ هزار گوسفند بدهد ـ در این منطقه الاغ بطور فراوان یافت میشود

آستارا ـ جمعیت در حدود ۵ هزار نفر

محصول مهمش برنج که درسال علاوه برمصرف اهالی ۱۲۰ خروار اضافه دارد احشام این منطقه در حدود ۲۵ الی ۳۵ هزار که اغلب بز میباشند

درطول این جاده آبادیهای چندیست که مهمترین آنها عبارتند از :

سولا ـ ۸۰ خانوار ـ ۲۰ اسب ـ ۱۲۰ خر

قلعه ـ ۵۰ خانوار بیبی‌یا ۵۰ خانوار

از لحاظ نظامی

فرودگاهها ـ در قسمت یکم جاده که از جلگه‌عبور مینماید طرفینش کاملا مساعد برای ساختن فرودگاه بوده و هیچ نوع کار مهمیرا ایجاب نمینماید ولی در قسمت دوم وسوم جاده‌اطرافش اجازه ساختن فرودگاه را بعلت کوهستانی بودن زمین نمیدهد در قسمت چهارم جاده هر چند که زمین مستور است ولی قسمتهائی‌اززمین یافت میشود که بدون‌درخت بوده وبرای فرودگاه مساعد بنظر میرسد

توقف عده ها ـ نظر باینکه آبادیهای سر راه خیلی کوچك و تعدادخانوارش کم است نمیتوان انتظار منزلگاه برای عده ها حتی واحد های کوچك از قبیل گردان وگروهان‌داشت .

زمین نیز درقسمت یکم ودوم جاده بقدری لخت است که هرنوع توقف عده ها بخوبی تحت دید هوائی واقع‌میشود عده که از اردبیل به استارا حرکت مینماید میتواند توقفگاه اول خودرا بشکل اردوگاه در سولا اختیار نماید این آبادی گنجایش توقف یك هنك را بعلت مستور بودن خود آبادی خواهد داشت .

ولی در قسمت سوم و چهارم جاده چون زمین خارج جاده کاملا مستور است عده ها میتوانند بدون اشکال در زیر چادر اردوگاه اختیار نموده و کاملا از دید زمینی وهوائی محفوظ باشند

حرکت عده ها ـ بطور کلی حرکت در قسمت یکم و دوم جاده کاملا تحت دید زمینی و هوائی بوده ولی در قسمت ۳ و ٤ جاده اگر از خارج جاده عبور نمائیم از دید کاملا محفوظ ولی اشکال بزرك حرکت جنگلها است

تخریبات ـ درقسمت یکم جاده نظر بجلگه بودن زمین ارزش تخریبات فوق العاده کم است حتی اگر پلها نیز تخریب شوند با مختصرکاری میتوان ازاطراف پل عبور نمود .

در قسمت دوم جاده نسبتاً دارای ارزش میباشد

درقسمت سوم جاده تخریبات ارزش واقعی و حقیقی خودرا پیدا کرده دربعضی اوقات جاده ازنقاطی عبور مینماید که قسمت جنوبی‌آن چسبیده بکوهستان مرتفع که ارزش مانعی خود را با دارا بودن جنگل دوبرابر نموده و قسمت شمال آن متصل بدره عمیقی میباشد .

در قسمت چهارم جاده ارزش تخریبات در بعضی نقاط بخصوص نسبتاً قابل ملاحظه است .

محور کنونی اردبیل آستارا از لحاظ نظامی دارای ارزشی نیست .

۳ ـ راه نفوذی تهران رشت ۳٤۰ کیلو متر

جاده همگانی رشت قزوین ـ طهران در دره سفیدرود ممتد است که از دو طرف

مشرف بارتفاعاتی است که پوشیده ازجنگلهای انبوه میباشد عبورازاین جنگلها فوق‌العاده سخت و در بعضی نقاط غیر قابل عبور است حتی برای پیاده اشکالات زیادی را در بردارد برای آنکه وضعیت این محوررا کاملا بررسی نمائیم قسمت از قزوین برشت را مشروحاً درج مینمائیم .

محور قزوین رشت ۱۹۲ کیلو متر

از شهر قزوین تاحسین آباد ۱۷ کیلو متر راه در جلگه صاف بی عارضه است بطوریکه کوچکترین پست و بلندی در آن ملاحظه نمیشود بعضی مجاری کوچك که بوسیله پل های کم ارتفاعی پوشیده شده در این قسمت است .

از حسین آباد جاده با شیب در یك رشته تپه های کوتاه مسیر خودرا ادامه داده و پیچ و خمهای مهم در این قسمت ملاحظه میگردد ارتفاعات جناح راست که سد اصلی کوهستان شمال است خیلی دور از جاده واقع شده .

در کیلو متر ۲۱ در یك جلگه کم عارضه آبادی آقا بابا که باغات زیاد میوه آن را احاطه کرده و یك تپه منفردی در عقب آبادی بر جستگی بخصوصی ارائه میدهد خواهدرسید دراین محل تدریجاً جاده بطرف کوهستان‌شمالی‌متمایل شده وخط ارتفاعات تدریجاً نزدیك دیده میشود .

در کیلو متر ۲۵ از روی پل متوسطی که بارتفاع دومتر است از روی رودخانه آقا بابا عبور کرده .

در کیلو متر ۳۲ جاده از آبادی کوچك کوحین که باغات و اشجار میوه در سمت راست جاده است عبور کرده و همیشه باشیب ملایم خود و پیچ های کم و بیش

عبور مینماید این پیچها میدان دید را محدود به ۵۰۰ متر الی یك کیلو متر باطراف می نماید .

از کیلو متر ۳۶ از رشته تپه‌هائی که از حسین آباد تدریجاً بالا رفته بود سرازیر شده در کیلو متر ۳۷ قهوه خانه کرز بلاغ‌را در جناح چپ گذارده و با همان شیب ملایم صعودی و شاید تدریجاً تندتر ادامه میابد .

از کیلو متر ٤١ جاده واردده‌ئی میگردد پس از نزول در ته دره در مسیر دره بطرف شمال امتداد یافته از آ بادی کوچك آب ترش و قهوه خانه آن عبور مینماید ارتفاعات طرفین دره در حدود ۲۰۰ الی ۲۲۰ متر میباشد که حاکمیت کامل جاده را دارا است ارتفاعات جناح چپ (باختری) مرتفع تر است ،

در این دره آب کراب جاریست که برای اتصال با یوز باشی چای و سفید رود جریان دارد از کیلومتر ٤۹ دره باز میشود در کیلو متر ۵۰ قهوه خانه یوز باشی چای که در طرف چپ و عقب ارتفاعات جاریست با هم متصل شده تشکیل رودخانه کوچکی را میدهد . که در روی آن پل یوز باشی چای بطول ۲۵ متر ساخته شده اسکلت این پل آهن و سطح آن از چوب است دره کراب و یوز باشی چای خیلی پر پیچ و خم وسرعت عوامل موتوری از ۳۵ در ساعت نمیتواند تجاوز نماید .

عرض‌دره یوزباشی چای درحدود ۲۰۰ الی ۳۰۰ متر و فاصله بین دوخط‌الرأس مجاور این دره متغیر و درحدود یك کیلو متر در نقاط خیلی وسیع بیش نیست .

در دره یوز باشی‌چای بواسطه وضعیت دره تخریبات خیلی باارزش است خاصه در کیلو متر ۵٦ که جاده در دامنه ارتفاعات کوهستانی جناح باختری رود خانه واقع واز پرتگاهها عبورمیکند گذشته‌از این پرتگاه مجاری کوچکی گاه گاه از طرف باختر بطرف یوز باشی چای جریان‌دارد که پلهای بارتفاع ٤ تا ۵ متر برای عبور راه در روی

تنها ساخته شده که تخریب آنها کاملا مؤثر خواهد بود .

در جناح راست جاده در حوالی شیرین سو ۶۰ کیلومتری آبشار قشنگی ملاحظه میشود که حکایت از تندی شیب کوهستان مینماید ارتفاعات طرفین ده دارای کمره های سخت پرزحمتی میباشد که پیاده بازحمت قادر به عبور از هر قسمت آن خواهد بود آبادی وقهوه خانه شیرین سودر کیلومتر ۶۳ درجناح چپ جاده واقع شده .

دره شیرین‌سو در ۶۳۰ کیلومتری قزوین

پس ازدره شیرین سودره یوزباشی چای به دره ملاعلی مشهور و باهمان مختصات سابق خود امتداد مییابد بافرق آنکه ازشیرین سو عمق دره از جاده درحدود ۱۰۰ متر وتشکیل پرتگاههای مهمی را میدهد ارتفاعات شیرین سو عموماً سنگی است پس از یك کیلومتر جاده تدریجاً بطرف ته دره ومسیر رود خانه پائین میرود وشیب دره دربعضی نقاط زیادمیشود واراضی‌قابل‌زراعتی‌کم‌وبیش‌ملاحظه میگردد دردره ملاعلی کوهستانهای جناحین برای عبورخیلی سهل ومعابرزیادی درهرطرف آن میتوان بدست آورد تخریبات

در دره ملاعلی خیلی مؤثر است ولی پس از سرازیر شدن جاده در دره از کیلومتر ۷۰ جاده از ارتفاع ۳ تا ٤ متری رود خانه عبور مینماید ولی پیچ وخم جاده دراین دره خیلی زیاد است از کیلومتر ۷۳ عرض دره تدریجاً زیاد میشود .

از کیلومتر ۷۸ مسیر و بستر رود خانه به ۱۵۰ متر میرسد که درمواقع طغیان کلیه این مسیر را اشغال کرده و در سایر موارد کم آبی فقط مسیر کوچکی در جناح راست این محل اشغال خواهد کرد درفروردین ماه عرض آن از ٦ الی ۷ و عمق آن از ۵۰ سانتیمر تجاوز نمینماید .

در کیلومتر ۷۱ خاك طرفین خیلی قرمزرنك و بمحض باران سرخ وچسبنده خواهد بود در کیلومتر ۷۹ ارتفاعات واسطه موسوم به پای چنار خاتمه یافته وآب یوزباشی چای وارد شاهرود که حاصل آب های کوهستان طالقان است میشود عرض شاهرود دراینجا درحدود ٦۰ متر خیلی زود طغیان نموده غیرقابل عبور میشود ولی درتابستان آب آن کم و گدارهای زیادی را درتمام طول خود ارائه میدهد .

پل لوشان در ۸٤ کیلو متری قزوین

در کیلو متر ۸٤ جاده از روی پل لوشان که با آجر و سنك ساخته شده و بطول ۱۰۰ متر

و دارای چندین چشمه بزرك و كوچك است عبور كرده رود خانه را كه تا كنون در پل یوز باشی چای در جناح راست بوده در سمت چپ قرار خواهد داد .

از محل اتصال یوز باشی چای و شاهرود جاده در وسط ارتفاعات واسطه و كوهستان اصلی خواهد بود این منطقه كاملا صاف نبوده‌دارای تپه های مجزا وارتفاعاتی است در این قسمت آبادی های كوچكی در اطراف مسیر شاهرود ملاحظه میشود آب رودخانه بواسطه رسیدن‌ودخول آب‌دره های مختلف همیشه در تزاید است از كیلومتر ۹۰ در جناح راست موانع و عوارض زمین خیلی كمتر میشود در صورتیكه در جناح چپ تپه ها قدری مرتفعتر میگردد .

سدكوهستانی و اشجار خط دامنه های آن را بخوبی دراین منطقه‌میتوان تشخیص داده ملاحظه كرد از كیلومتر ۹۱ در جناح راست تپه های ممتد ومرتفعی و بر عكس جناح چپ جلگه های كم و بیش صافی را ارائه میدهد .

جاده از گردنه بالا بالا باپیچ و شیب تندی بالارفته وسرازیر میشود

جاده از رود خانه دور و در وسط تپه ها امتداد یافته در كیلو متر ۱۰۲ به دره صاف ـ منجیل كه آبادی های زیاد در هر طرف آن واقع شده است بطرف باختر جهت عبور از بریدگی سفید رود منحرف میشود عرض این دره كه از طرف راست (شمال) كوهستان و امتداد دامنه آن ودرطرف چپ رشته تپه ها است از ۱۵۰۰ الی ۲ كیلو متر بیشتر نیست در این دره باد شدیدی از طرف شمال بطرف جنوب دائماً در وزش است بطوریكه تمام درختها بطرف جنوب منحرف است در كیلو متر ۱۰۵ جاده از روی پل منجیل عبور مینماید این پل كه بطول ۱۵۰ متر است دارای دو دهنه بزرك درطرفین و دودهنه كوچك در وسط است استخوان بندی آهن وكفه آن چوب است .

رود خانه شاهرود وقزل اوزن كه از طارم جاریست قبل از این پل بهم متصل شده تشكیل‌رودخانه سفیدرود رامیدهندآب رود خانه دراینمحل خیلی‌زیاد عرض‌رودخانه

در حدود ۱۵۰ متر و عمق آن زیاد است ماهیهای دریا تا اینمحل آمده و اکثر اهالی در اینمحل صید مینمایند باد در اینمحل خیلی زیاد است در سمت چپ پل مسیر جاده ای در کوهستان

رودخانه سفید رود پل منجیل

ملاحظه میشود که سابقاً برای رفتن بزنجان از دره طارم روسها شروع بساختن نموده که بواسطه نداشتن پل غیر قابل عبور است پل درست در محل بریدگی سد کوهستانی واقع شده عرض این بریدگی در پهلوی پل ۳۰۰ الی ۳۵۰ متر و لی لاینقطع در تغییر بوده در کیلومتر ۱۰۸ خیلی تنگ تر میشود.

در بدو ورود باین بریدگی از بقایای اثرات بخارات دریا بته هائی ملاحظه میگردد از کیلومتر ۱۰۸ وارد منطقه کوه پایه شده در جناح راست دره مشجر و مصفای رودبار ملاحظه خواهد شد اشجار زیتون صفای زیادی به این دره داده است در کیلومتر ۱۱۲ دهستان رود بار واقع شده جاده گاه گاهی از زیر اشجار کهن زیتون عبور خواهد کرد.

اهالی برای رفتن از رودبار به آبادیهای جناح راست رودخانه از قایق های کوچکی استفاده مینمایند.

پس از طی چندین کیلومتر در وسط جنگلهای متصل و غیر متصل اشجار زیتون جاده از پهلوی آثار پل قدیمه رود بار که هنوز پایه های آجری آن ملاحظه میشود در کیلومتر ۱۲۷ عبور خواهد کرد وضعیت کوهستان که تا قبل از رود بار فقط دارای بوته های سبزی بود تغییر کرد در کوهستان طرفین اشجار کوتاهی دیده می شود که اکثر در پهلوی آن هنوز ریشه درختهای که قطع شده باقی است اگر در سمت چپ بواسطه کوهستان سنگی مناظر دل فریبی نیست ولی در سمت راست در هر یك از دره ها اشجار زیتون در اطراف آبادیهای کوچك جلب نظر را مینماید .

سمت چپ جاده که مسیر رود خانه است ارتفاعات سنگی و دارای بریدگی های زیاد و پرتگاههای بسیار است که میتوان درآنها تخریبات با ارزشی تهیه کرد .

ولی جناح راست قسمت عمده خاکی است وضعیت جناحین رودخانه بنا بر پیچ ها تغییر خواهد کرد .

از کیلو متر ۱۲۹ عرض دره به تدریج زیاد شده رودخانه فضای زیاد تری را برای بستر خرد اشغال مینماید .

در کیلومتر ۱۲۸ جاده از دهستان رستم آباد که باز اشجار زیتون در اطراف آن و دره مجاورتش دیده میشود عبور کرده ولی وضعیت دره لاینقطع در ترقی و ازدیاد است بطوریکه شاید عرض آن در رستم آباد از ۵ کیلومتر متجاوز باشد .

در رودبار گذشته از گله های گوسفند و بزیکه در مراتع دیده میشود دسته های خوك هم ملاحظه میشود چه پس از رشت و پهلوی در این قسمت نیز اهالی از پرورش آن استفاده هائی تحصیل مینمایند .

از رستم آباد به بعد مزارع شالی کاری باوضع مطبق خود جلب نظر را مینماید . طرز ابنیه و پوشش بناها بااوراق وقطعات تخته نمونه ابنیه رشت و مازندان را

مجسم میسازد که بواسطه باران های زیاد مورد توجه اهالی و بواسطه نزدیکی جنگل ها بجای سوفال اوراق تخته را بکار برده اند .

پس از رستم آباد باز دره سفید رود تنگ میشود بطوریکه حدا کثر بریدگی آن در کیلو متر ۱۳۵ - ۱۵۰۰ متر است اشجار کوهستان دو طرف تدریجاً بلند تر شده و میتوان گفت در امتداد منطقه جنگل زار میباشیم گرچه انبار های متعدد ذغال اطراف جاده کاملا حاکی از بی‌علاقه‌گی سکنه منطقه میباشد که با کمال بی باکی اشجار را قطع و برای کسب معیشت تبدیل به ذغال مینمایند از کیلو متر ۱۳۸ جنگلهای واقعی اطراف جاده راه میپوشانند .

در گردنه نقله‌بر مسیر رودخانه سفید رود وسیع میگردد

در کیلومتر ۱٤۳ جاده از روی پل سیاه رود که بطول ۳۰متر ودارای ۲ چشمه از سنگ و آهك ساخته شده عبور خواهد کرد ارتفاع آن در حدود ٤ متر است آب سیاه رود که حاصل آب دره های مجاور است ازاینجا وارد سفیدرود میشود درکیلومتر ۱۵۰ دوجاده ملاحظه میشود جاده قدیمی که ازپهلوی رودخانه عبورمیکند که بواسطه پیچش رودخانه قسمتی از آن خراب شده جاده جدید در دامنه ارتفاعات جناح چپ میگذرد و بواسطه جدید بودن آن ریزش تاوقتی بحد کافی نرسد خطرناك است .

دره سفید رود

در کیلومتر ۱۵۲ جاده از سمت چپ امام زاده هاشم که در روی تپه منفردی واقع شده و محل زیارتی برای سکنه رشت است خواهد گذشت

پس از امامزاده هاشم جادهٔ قدیم وجدید باز بهم متصل میگردند وجاده از کنار رودخانه دور شده بطرف چپ منحرف میگردد و در ضمن از منطقه کوهستانی خارج ووارد جلگه صاف مشجری خواهیم شد ارتفاع جناح چپ تا مدتی باز در مجاورت جاده بوده سپس دور میشود درصورتیکه ارتفاعات جناح راست بمحض دور شدن از سفید رود دور میگردد .

امام زاده هاشم مدخل سد کوهستانی شمال محسوب میگردد وپس ازطی ۱۰۱ کیلومتر جاده از منطقه کوهستانی خارج ووارد جلگه مشجر رشت میگردد.

در این جلگه صاف مشجر درختهای کهن سبزهای خوش رنگ خانه های منفرد جنگل دلگشائی و صفای بسیاری را برای عابرین جلوگر خواهد ساخت .

دراطراف جاده قسمتهائی ملاحظه میشود که برای زراعت و کشاورزی اشجارش را بکلی قطع نموده هرقدر بطرف رشت نزدیك تر گردیم این نوع اراضی زیادتر ملاحظه میگردد از امام زاده هاشم بطرف رشت پوشش خانه ها اکثر با گلش است چه بمناسب شالی کاری تهیه و ساختن آن سریعتر و کم خرج تر خواهد بود .

در ۱۲ کیلومتری رشت بهدو شنبه بازار جاده مصادف شده و سپس تا رشت در جلگه صافی ادامه دارد در صورتیکه قدری از انبوهی جنگلهای آن کاسته میشود .

٤ ـ راه نفوذی طهران ـ نوشهر

طول این راه در حدود ۲۱۸ کیلو متر است این راه از بزرگترین ارتفاعات البرز در گردنه کندوان که در سوابق ایام مدت چندماه زمستان بکلی مسدود بود عبور خواهد کرد در اردیبهشت ماه ۱۳۱۷ ساختمان این تونل مهم شروع و بعداً ساختمان

آن خاتمه یافت که از ریزش طبقات بالا بکلی جلوگیری کند و اینک در تمام سال عبور از این راه مقدور خواهد بود .

این تونل از مرتفع ترین و بزرگترین تونل های کشور شاهنشاهی است چه در ارتفاعات ۳۰۳۰ از سطح دریا ساخته شده خود تونل در ارتفاع ۲۷۰۰ است طول تونل ۱۸۸٤ متر است .

با ساختن این تونل ۱۳ کیلومتر از طول سابق جاده کم شده است .

جاده پس از عبور از گردنه کندوان داخل دره رودخانه کرج میشود در این منطقه بواسطه تنگی دره و مسلط بودن ارتفاعات طرفین مسدود کردن و دفاع جاده خیلی سهل و آسان است .

٥ ـ راه نفوذی محمود آباد ـ آمل ـ طهران

قبل از تاسیس جاده شوسه فعلی عبور قوافل اکثر از راه آمل صورت میگرفت درصورتیکه این راه سخت و از نقاط دشوار بایستی عبور نماید تمام توجه و تمایل برای عبور ازاین راه بواسطه نزدیکی و کمی مسافت آن بوده است چه درحقیقت نزدیك ترین راه به طرف دریای خزر در صورت دقت درطول سایر محورها این محور خواهد بود .

طهران رشت پهلوی	۳۷۹
طهران چالوس نوشهر	۲۱۸
طهران آمل محمود آباد	۱۹۳
طهران شاهی بابل سر	۲۹۱
طهران بندر شاه	۳۸۲۰

حال نیز در صورت دقت باز ملاحظه میشود که این راه نزدیکترین محور ها خواهد بود .

این راه از نقاط چندی بشرح زیر عبور خواهد کرد : از طهران درجاده فیروزکوه تا ابعلی رفته از آنجا بطرف گردنه امامزاده هاشم و پلور متوجه شده در نزدیکی آب گرم لاریجان به آمل متصل خواهد شد مسافت از آبعلی تا امل ۱۳۹ کیلو متر شهر امل یکی از شهر های قدیمی شمال ایران است که فعلا دارای ۱۵ هزار سکنه و با آنکه خرابیهای بسیار در نتیجه زلزله و حوادث پی درپی حاصل کرده است ولی امروزه رو به آبادی وعمران میرود از وسط این شهر رود هزارعبور مینماید که اسباب ترقی و توسعه و طراوت شهر شده ودر روی آن پلی درسنه ۱۳۱٤ بطول ۱٤۰ و بعرض ۹ مترساخته شده از این شهر یك راه خیلی قشنگی که دارای پلهای زیاد است بطول ۲۷ کیلومتر تا شهر بابل امتداد دارد - شهر امروزه از لحاظ عمران وتاسیس کارخانجات رو به ترقی و توسعه میرود سر بندر این شهر محمودآباد است که بمسافت ۱۸ کیلومتری آمل قرار گرفته و یك جاده قشنگی که ازوسط جنگلها عبورمینماید محمود آباد تا چندی قبل دارای ابنیه و ساختمانهای مهمی نبود ولی از چندی باین طرف در این بندرگاه مهمانخانه ها و ساختمانهای چندی بنا شده و از ۱۳۱۷ اسکله کوچکی در بندرگاه مزبور تهیه گردیده که کشتیهای کوچك و کشتیهای تر کمنی میتوانند پهلو گرفته و بار گیری نمایند این بندرگاه از لحاظ آب وهوا از اکثر بنادرشمالی بهتر و سالم تر میباشد اخیراً نیز شروع به تهیه پلاژ و حمام دریائی در این بندرگاه شده است .

چون این راه تا این تاریخ هنوز خاتمه نیافته لذا مختصات کلی آن برای اطلاع درج میشود

طول راه

از طهران تاابعلی ٤۲	۱۹۳
از ابعلی تا امل ۱۳۹	
از امل تا محمود اباد ۱۲	

ازامل بهابعلی که ۱۳۹ کیلومتراست به ۳قطعه ساختمانی تقسیم‌شده درتمام‌این سه قطعه در حدود ششصد پل کوچك که طول دهانه آنها ازیك تاشش متراست وجوددارد درقطعه‌یك شش پل بزرك درقطعه دونه پل‌بزرك درقطعه سه یك پل که روبهمرفته‌شانزده پل بزرك که‌دهانه بزرگترین آنها چهل‌وپنج متراست‌موجود است . درطول این جاده که برطبق‌اصول‌جاده سازی درجه اول‌ساخته‌میشوددرحدود ده‌کیلومتردیواره‌وچهارده‌تونل ساخته میشود که‌بزرگترین‌آنها هزاروپانصدوبیست متردرازی‌دارد .

پهنای جاده هشت متر است . این جاده برای عبور کامیونهای سنگین بوزن بیشینه یعنی حداکثر بیست تن ازدوطرف ساخته میشود . قطعه اول که ٥٤ کیلومترونیم‌است باستثنای تکمیل پلهای آن بپایان رسیده ـ از قطعه های ۲ و ۳ بیست‌ودو کیلومتر آن‌بکلی تمام شده . بقیه کار های قطعه های دو وسه نصف آن تمام و نصف دیگر در دست اقدام است این‌راه ازنظراقتصادی‌ونظامی‌ونزدیکی‌پایتخت‌بمازندران‌حائزاهمیت‌فراوان‌میباشد .

٦ — راه نفوذی طهران به شاهی ۲٤۳ کیلو متر

راه طهران‌فیروزکوه ـ شاهی یکی از مهمترین راههای نفوذی بحر خزر ـ دشت گرگان بفلات ایران میباشد این محور از شاهی وارد رود خانه طالار شده وهمه جا بستراین رودخانه‌راطی‌نموده بفیروز کوه میرسد .

اهمیت این محور بواسطه وجود راه آهن سرتاسری ایران فوق‌العاده زیادتر شده است چون این جاده در همه‌جا پهلوی راه‌بستر رودخانه طالار را طی مینماید .

این جاده همه‌جااز منطقه‌کوهستانی‌عبورنموده وازکوهستان‌سوادکوه وفیروزکوه عبور مینماید .

عرض دره اغلب به محلهای فوق‌العاده کم عرضی منتهی گردیده و در بعضی‌نقاط

بچهارصد متر میرسد در فیروزکوه سه راهی تشکیل میدهد که عبارت است ازراه تهران سمنان ـ شاهی

در شاهی سه راهی تشکیل میدهد که عبارت از راههای تهران ـ ساری بندر شاه ـ بابلسر ـ آمل جاده کناره این محور پس از محور (راه مخصوص) نزدیکترین محورهای نفوذی بحر خزر بفلات ایران میباشد

این محور صحرای گرگان را به داخل کشورمتصل مینماید .

بمناسبت ترقی فوق‌العاده شمال ایجاد کارخانجات بهره برداری کانها این محور روزبروز بر اهمیت خود میافزاید .

جنس زمین بواسطه مناطق کوهستانی فوق العاده محکم وهمه نوع مصالح (سنگ ماسه) موجود ودارای استحکام زیاد میباشد توجه و نگاهداری ترمیم بواسطه وجود مصالح در محل سهل است وخود جاده دارای استحکام زیاد میباشد .

فقط ریزش و وجود برف در زمستان عبور این جاده را سخت نموده است که اولی بواسطه تراشیدن بدنه و ساختمانهای مختلفه روز بروز کم خطر شده و دومی با داشتن نفرات لازمه و ماشینهای ذوب برف میتوان برای تمام مدت سال از جاده استفاده نمود .

قوسهای جاده مخصوصاً در گردنه جاجرود وعباس آباد فوق العاده کم و بالنتیجه عبور عرابه ها خیلی مشکل است قوس حداقل به ۲۵ مترمیرسد .

عرض راه درحدود ٥/٥ متر وبرای تلاقی دو خودروی باری خیلی مشکل است خودرو ها با اشکال ازیکدیگر ردشده واینموضوع سبب شده که بهره راه خیلی کم میشود.

بهره برداری . دراین محور بعلت کم عرض بودن وداشتن شیبهای زیاد وقوسهای کوچك ازنظر بهره برداری باید دقت کامل شود چون توقف دوخودروی باری درجاده ممکن است باعث قطع آمد و رفت بشود زیرا در قسمت اغظم این جاده حتی محلی برای

خارج نمودن خود رو از روی جاده نیست سرعت خود رو سواری بطور متوسط از ٤٥ کیلومتر معمولا تجاوز نمینماید مخصوصاً وقتی آمدورفت زیاد است این سرعت خیلی کم میشود باساختن گاراژهای مختلفه درپهلوی جاده کم کردن قوسها و کم کردن شیبها میتوان به بهره برداری این محور افزود ولی این ساختمان ها مستلزم مخارج هنگفتی است بطورکلی این محور میتواند احتیاجات لازمه رامرتفع نماید درصورتیکه درموقع احتیاج کمیسیون های لازمه راه تشکیل شده ووارد عمل شوند .

آب . درتمام طول راه میتوان ازآبهای چشمه وحتی خود رودخانه برای مصرف استفاده نمود .

هوا . در زمستان فوق‌العاده سرد و بارندگی زیاد داشته واز فیروز کوه به بعد مرطوبی است .

منازل . غیر از فیروز کوه آبادیهای مهمی بمسافت های مختلفه درطول راه قرار گرفته ومیتوانند تعداد زیادی نفرات رانگاهداری نمایند .

کوههای اطراف در اکثر طول راه خیلی مرتفع ولی قابل عبور میباشند عبورستون از این جاده بدون پهلو دار غیر ممکن است چون فقط در قسمت کوچکی از طول راه ارتفاعات اطراف غیرقابل عبوراست .

تخریب . از تهران تا شروع هزار دره محل مهمی وجود ندارد در هزار دره محل های زیاد برای تخریب موجود است باتخریب های ١٠٠ متر قطر میتوان بکلی جاده را قطع نمود .

مقدار وقت لازم برای ترمیم این نوع تخریب ها بیشتر از ٤ برابر وقت لازم برای تخریب میشود زیرا تعدادزیادی کارگر نمیتواند دریک‌مرحله داخل درکارشود (کمی عرض جاده)

پل جاجرود . پل ساختمانی بطول ٤٠متر وارتفاع ٥ متر تخریب این پل اشکال بزرگی برای عبور فراهم میکند ولی کرانه اطراف برای ساختمان پل بواسطه جنس کفه

رود خانه سرعت و عمق چندان مشکل نمیباشد غیر از مواقع بارندگی و سیلابی .

پل رودهن . بواسطه بدنه های مرتفع اطراف دره در صورت تخریب پل ایجاد پل و عبور خیلی مشکل تر است و خود درخت ها و ریختن آنها بر اشکال مانع می افزاید .

گردنه دله چائی . این گردنه بواسطه داشتن پیچهای سخت محل های مناسبی برای تخریب فراهم نموده ومخصوصاً تخریب تونل بطول ۲۰ متر بر اهمیت این گردنه میافزاید دور زدن در نقاط تخریب غیر ممکن است

پل نم رود ، پل نم رود پل بزرگی است رودخانه کم سرعت و در اطراف آن مسطح وعمق آب زیاد نیست .

عبور در تابستان مخصوصاً خیلی سهل است ولی تخریب آن باعث اشکال زیادی خواهد شد .

فیروز کوه . قبل از ورود به فیروزکوه از تنگه ای عبور مینماید که عرض آن از ۵۰ متر تجاوز نمینماید علاوه براینکه برای تخریب مناسب است ازلحاظ دفاع فوق العاده سهل میباشد از تهران بفیروز کوه ۱٤٤ کیلو متر است از این نقطه جاده در یك زمین نسبتاً مسطحی عبور نموده و وارد گردنه عباس آباد ودره طالار میشود

فیروز کوه بواسطه وضعیت خود در روی ۳ جاده طهران ـ سمنان ـ شاهی مهم است ازفیروز کوه به کدوك ۲۱ کیلومتر و محل مهمی برای تخریب میباشد .

پس ازطی ١٤ کیلومتر پلی وجوددارد که جادهازخاوررودخانه بهباختر رودخانه میرودتخریب این پل خیلی مهم ومخصوصاً درمواقع وجود سیل بکلی جاده راقطع وعبور غیر ممکن است وساختن پل فوق العاده مشکل میباشد .

پس از ۳۵ کیلومتر جاده از روی پل ساختمانی عبور مینمایند دراین جاده ایستگاه پل سفید قرار گرفته این پل بواسطه ارتفاع زیاد تخریبش فوق العاده مهم بوده مخصوصاً

چنانچه پی های آنرا خراب نمایند ساختمان پل خیلی مشکل میشود پس از ۱۱ کیلومتر (زیراب) واقع شده است در اینجا یك پیچ سختی وجود دارد که تخریب آن فوق العاده مؤثر است.

از پل سفید جاده داخل منطقه جنگلی شده وهوا در آنجا شروع به مرطوب شدن مینماید ارتفاع دره ها تدریجاً زیاد شده وعمل تخریب سهل تر ومهمتر میشود.

پس از ۹ کیلومتر پل آهنی کوچکی وجود دارد که تخریب آن بسیار مؤثر است.

پس از ٤ کیلو متر جاده از روی پلی عبور مینماید که از بتون مسلح ساخته شده طول آن ۵۰ مترو ارتفاع آن ۱۰ مترمیباشد پس از یك کیلومتر جاده مجدداً از روی پلی عبورمینماید که ازبتون ساخته شده ومشخصات آن کاملا مثل پل سابق میباشد این دو پل فوق العاده محکم ساخته شده وتخریب آنها مشکل وپس ازتخریب ایجاد مانعی مینماید که برقراری پل جدید بواسطه ارتفاع کرانه رودخانه وطول آن خیلی مشکل است پس از چهار کیلومتر جاده به شیرگاه رسیده و دراین نقطه دو نقطه حساس وجود دارد یکی قبل از ورود به شیرگاه ویکی بعد از شیرگاه.

پس از ۷ کیلو متر جاده از روی پل ساختمانی عبور مینماید که یکی از مهمترین پلهای این جاده بوده و باتخریب آن مانع مهمی میتوان ایجاد نمودچه ساختمان پل جدید مستلزم وقت خیلی زیاد و داشتن وسائل فراوان میباشد.

در این محل جاده از منطقه کوهستانی خارج وبطرف شاهی میرود تا شاهی ۱۲ کیلو متر و نقاط حساسی ملاحظه نمیشود.

جاده شاهی به بابل سر

جاده در این قسمت کاملا درجلگه بوده ودر اطراف جاده همه جا محل برای دور زدن ممکن و امتداد جاده هیچگونه مانعی تشکیل نمیدهد فقط بواسطه بدی جنس

زمین در فصول بارندگی از خارج جاده‌خود رو های باری نمیتوانند عبور نمایند یکی از مشخصات مهم این منطقه از لحاظ دوری مصالح ساختمانی است .

سنك وشن باید از نقاط خیلی دور حمل شود چنانچه محلی خراب شود دور زدن بوسیله ساختمان جاده با الوار و گرده چوب انجام میگیرد درقسمت هائیکه جاده گود است از لحاظ استتار خیلی مفید است و اغلب در طول جاده آمد و رفت از اطراف دیده نمیشود .

جاده از شاهی بطرف شمال باختری منحرف میشود و بطرف بابل مستقیماً پیش نمیرود .

پس از طی ۱٤ کیلو متر پل آهنین کیا کلا واقع از حیث ساختمان نظیر بابل سر بوده و یکی از بهترین پلهای جاده کنار دریا میباشد طول آن ٤٥ متر و ارتفاع آن ٦ متر است .

این پل روی رود خانه طالار قرار گرفته است عرض رودخانه ۳۵ متر و عمق آب در حدود ۳ متر میباشد تخریب این پل مانع مهمی را تشکیل میدهد کرانه اطراف رود خانه برای ساختمان پل خیلی مشکل است .

پس‌از این پل پلهای کوچك دیگری‌وجود دارند که تخریب‌آنها چندان مهم نیست پل بابل‌سر ـ نظیر پل کیا کلا آهنی‌است طول ٤٥متر ارتفاع ٦ متر بواسطه کمی عمق رودخانه ومساعدبودن کرانه ساختمان‌پل نظامی در این محل فوق‌العاده سهل میباشد

۷ ــ مشخصات راه آهن شمال

نقطه شروع راه آهن سر تا سر ایران در شمال بندر شاه است.

طول ـ طول راه آهن شمال از طهران تا بندرشاه ٤٦١ کیلومتر که ۱۵۷ کیلومتر آن از کوهستان میگذرد .

عرض خط آهن ایران ۱۴۳۵ میلیمتر یعنی همان نمونه عادی بین المللی است .

شیبهای عمده خط آهن شمال

در مسافت بین بندر شاه و شاهی ۷ در هزار

« « شاهی و پل سفید ۱۵ «

« « پل سفیدوفیروز کوه۲۸ «

« « فیروز کوه‌وبن‌کوه۱۸/۵۰«

« « بن کوه و تهران ۱۵ «

مرتفعترین نقطه راه آهن شمال گردنه گدوك است که در ارتفاع ۲۲۱۵ متر از سطح دریا واقعشده سرعت قطار با در نظر گرفتن کلیه ملاحظات فنی قطار ها با لو کوموتیوهای نمونه ۱۵۰۰ با سرعت ۵۰ کیلو متر در ساعت و قطارهای مسافرتی با لو کوموتیو های ۳۰۰ - ۲ با سرعت۱۰۰ کیلو متر در ساعت بخوبی (با رعایت تقلیل سرعت در سر پیچها) مقدور است

مسیر راه آهن شمال

بعلت عبور از کوه های البرز ساختمان این راه آهن مصادف باشکالات فنی و صرف هزینه‌زیاد میشد بنا براین طرح های زیادی برای جبران اشکالات مزبور پیشنهاد گردیده تا بالاخره مسیر فعلی که عبارت از :

بندر شاه ـ شاهی ـ گدوك ـ فیروز کوه ـ گرمسار ـ تهران‌باشد بعلت کوتاه بودن مسیر و نداشتن ارتفاع زیاد تصویب گردیده و ساخته شده .

برای‌پیمودن معابر دشوار و کوهستانی شمال محتاج به احداث تونلهای بیشماری گردیده اند که‌از نقطه نظر جنس زمین و تهیهٔ تحکیم سقفها و پایه هاباشکالات زیادی مواجه شده .

دراین تونلها وسایل تأمین از حادثه کاملا پیش بینی شده و در بعضی نقاط پوشش داخلی تونل ها تا ۷ متر ضخامت رسیده است تعداد تونلهای خط آهن شمال ۹۳ و طول مجموع آنها ۲۳۵۹۹ متر است .

طویلترین تونلهای خط آهن شمال تونل گدوك است که طول آن ۲۸۸۰ متراست. از بقیه تونلها ٤ تونل که هر یك بیش از یك کیلو متر و ۹ تونل بیش از نیم کیلو متر طول دارند .

پلها - پس از تونلها پلها در درجه دوم اهمیت میباشند در مسیر راه آهن شمال پلهای بیشماری تهیه شده که مشخصات دو پل در پائین تشریح میشود :

پل اورین

بین ایستگاه سرخ آباد و ایستگاه ورسك در محلیکه راه آهن با دره اورین تقاطع مینماید .

در این محل خط دارای یك پیچ بشعاع ۲۵۰ متر و شیب ۲۵/٦ در هزار است .

پل دارای یك اطاق سنگی یك پارچه با ٦٤ متر دهانه و ۱٦/۸ متر شعاع .

سطح فوقانی پل در تمام طول دارای ۷ / ٤ متر عرض است و پیروی از محور خط مینماید .

پل ورسك

معروفترین پلهای خط شمال واقع در روی دره ورسك است (در نزدیکی عباس آباد)

دارای ٦٦ متر دهانه و در ارتفاع ۱۱۰ متر از ته دره واقع شده .

ساختمان این پل با قطعات بتنی بعمل آمده که قوه مقاومت هر یك از آنها بیش

از ۳۰۰ کیلو متر گرم در سانتیمتر مربع است .

پل ورسك

ابعاد اصلی پل بقرار زیر است :

دهانه از بین دو پایه ٦٦ متر

شعاع دایره ۱۸ متر

حجم مجموع آن ۳۵۰ متر مکعب

گذرگاه تحتانی ورسك

برای جلوگیری از ارتفاع آب در مواقع رگبار و بار

ارتفاع آب تا ۱۲ متر نیز میرسد . یك تونل بطول ٤٥ متر

طغیان آب بدون ایجاد خطر میتواند از روی پل عبور نماید

مقتضیات فنی و مسیر آبها به ٥ قسمت تقسیم شده .

تعمیر گاه ها ـ در طول مسیر راه آهن شمال یك کارخانه تعمیر درجه ۲ در بندر شاه و یك تعمیر گاه در پل سفید مشغول کار است .

منبع های آب ـ در راه آهن شمال در ۱۳ ایستگاه منابع و دستگاه تصفیه آب برای لکوموتیوها تهیه گردیده فواصل بین آنها منوط بمصرف آب در مسافات مختلفه و متناسب باشیب میباشد مثلا در مسافت بین منبع پل سفید و ایستگاه دوگل که ۴۹ کیلومتر است بعلت وجود سر بالائی تند و مصرف زیاد آب ۳ ایستگاه آب موجود است .

اسامی ایستگاههای خط آهن شمال با مسافت انها

تا تهران برحسب کیلو متر

شماره	نام ایستگاه	مسافت تا تهران برحسب کیلو متر	حد اکثر شیب	ملاحظات
۱	ری	۹		
۲	بهرام	۲٦		
۳	ورامین	٤۳		
٤	پیشوا	۵۲	۱۵ در هزار	
۵	ابروز	٦٤		
٦	کویر	۸۸		
۷	گرمسار	۱۱٤		
۸	بن کوه	۱۲۸		
۹	کبوتر دره	۱٤۷		مرتفعترین نقطه ۲۲۱۵ متر
۱۰	سیمین دشت	۱٦۱		از سطح دریا
۱۱	زرین دشت	۱۷۳	۱۸/۵ «	
۱۲	مهاباد	۱۸۸		
۱۳	فیروزکوه	۲۰۲		
۱٤	گدوك	۲۱۸		
۱۵	دو گل	۲۳٦		
۱٦	ورسك	۲٤٦		
۱۷	سرخ آباد	۲۵۹	۲۸ «	
۱۸	دواب	۲٦۹		
۱۹	پل سفید	۲۸٦		

شماره	نام ایستگاه	مسافت تا تهران برحسب کیلومتر	حداکثر شیب	ملاحظات
۲۰	زیراب	۲۹٦		
۲۱	شیرگاه	۳۱۳		
۲۲	شاهی	۳۳٤	۱۵ درهزار	
۲۳	ساری	۲۵٤		
۲٤	نکا	۳۸۰		
۲۵	رسم کلا	۳۹۵		
۲٦	بهشهر	٤۰۳		
۲۷	تیرتاش	٤۲۱	۷ »	
۲۸	کلوگاه	٤۲۹		
۲۹	بندرگز	٤٤۲		
۳۰	بندر شاه	٤٦۱		

فصل هفتم

ارزش نظامی منطقه گیلان ومازندران

در شهرستانهای شمالی ـ از لحاظ نظامی چند نکته است که مورد توجه و بحث خواهد بود.

ـ وضعیت کرانه وامکانات دست یابی وطرز دفاع ان.

در صورت دست یابی به کرانه امکانات رسوخ در جلگه کرانه و موانعی که میتوان درنظر گرفت

در صورت دست یابی بجلگه های کرانه امکانات عبور بطرف فلات داخلی.

مطالب بالا سه بحث جداگانه را تشکیل میدهد که هریك بنوبه خود قابل توجه است:

۱ ـ کرانه ها و امکانات دست یابی بان.

بواسطه تحلیل رفتن اب دریای خزر عمق کرانه هااکثر غیر مکفی و کشتی ها نمیتوانند کاملا به کرانه نزدیك گردندجزدر بنادر پهلوی ـ نوشهر ـ بابل سر ـ شهسوار که بمناسبت عمق کافی کشتی ها عموماً میتوانند نزدیك گردند درسایرنقاط مجبوراندکه که در ۲۰۰۰ الی ۱۵۰۰ متری کرانه متوقف شده و با قایق به کرانه پیاده شوند قایقها بواسطه شیب ملایم کرانه در تمام نقاط کرانه بدون استثناء ممکن است به کرانه رسیده پیاده شوند مسیر رودخانه ها بواسطه وضعیت طبیعی خود قابل دخول قایقها نیستند جز مصب سفید رود در حسن کیاده که برای دخول قایقها مستعد بوده واز این لحاظ قابل توجه است.

رشته تپه‌های کوتاه کرانه‌ونوار صاف کرانهٔ یك خط دیدبانی بسیار مناسبی

بطرف دریا تهیه نموده که تا مسافت ۱۶ الی ۱۸ کیلو متری کشتی های عادی این دریا را در موقع توجه به کرانه ها میتوان دید

خط جنگل ها که بمسافت مشخصی در عقب واقع شده اند یك موضع دفاعی مناسبی رادر سرتاسر کرانهارائه میدهد که نوار ماسه میدان مناسبی‌را باحدا کثراستفاده تهیه نموده است .

۲ - درصورت ورود به کرانه ــ امکانات نفوذ در جلگه .

نظر باینکه کلیه جلگه کرانه صاف وبی عارضه است لذا در صورت دست‌یابی به‌هر نقطه این کرانه میتوان درداخله کلیه جلگه رسوخ نمود یگانه مانع مسیر رود خانه ها وجنگل ها است که برای مدافع بهترین وسیله عمل را بوجود آورده وعمل مدافعه‌را تسهیل خواهد نمود .

وباضافه در نقاطی که جلگه کرانه نسبتاً وسیع‌است موضوع‌طغیان اب مثلا در جلگه رشت که‌وسیع تر از سایر جلگه های کرانه است بخوبی امکان پذیر است .

چه دو شبه جزیره غازیان و پهلوی از سطح دریا برجسته تر و ارتفاع آن از جلگه اطراف‌رشت زیادتر است یکی‌از طرق دفاع خیلی سهل که در این جلگه‌میتوان در نظر گرفت موضوع طغیان اب است چه رشته های‌متعدد رودخانه‌هاو شعب‌جزء آن که از اطراف بطرف دریا درجریان است‌بواسطه عمق جلگه طرفین که با ساختن دو دیوار در جلگه جریا ن دارد بمحض سورا خ کردن دیوار ها آ ب‌را میتوان وارد جلگه کرد بطوریکه بسرعت خیلی زیادی در کمترین مدت و با تهیه کردن سد های سراسر جلگه را بکلی زیر آب‌نمود مخصوص آنکه‌در این جلگه‌برخی‌باطلاقها ومردابها

نیز وجود دارد که بیشتر در اجرای این نظر کمك خواهد نمود .

اگر آب انداختن منطقه خیلی سریع است بایستی در نظر داشت که زمین تا مدتی برای عبور و مرور خیلی بد و غیر قابل استفاده بوده و یك لجن زار واقعی را تشکیل خواهد داد که شاید تا مدتی عبور از آن برای پیاده و سوار هم مشکل و بلکه غیر مقدور است .

چیزیکه بیشتر این عمل را تسهیل و تسریع مینماید وجود تعدادی ابیاران مخصوص است که شناسائی کامل به هریك از نهرها دارا بوده و در صورت لزوم فوری میتوان این نظریه و فکر را بوسیله آنها عملی کرد (این عمل طغیان آب فقط در منطقه واقع در جلگه رشت انهم در قسمت واقع بین حسن رود و پسی هان مؤثر و نافع است) .

۳ - در صورت دست یابی به جلگه امکانات رسوخ به طرف فلات

ملاحظه می کنیم اگر برای دست یابی به کرانه‌ها و توسعه نفوذ در داخله جلگه کرانه رشت در همه‌جا مقدور است ولی برای رسوخ بطرف فلات بواسطه سد کوهستانها و وجود بریدگیها انحصاراً بایستی متوجه چند محور شوسه و پیاده روئی که در این منطقه میباشد گردید - این محور ها نیز بواسطه موقعیت کوهستانی خود بطور سهولت ممکن است در نقاط مختلف مسدود گرداند تعمیر و ترمیم آنها نیز مشکل و پرزحمت است در نتیجه ملاحظه میکنیم عمل دفاع بی نهایت سهل و عمل تعرض مشکل خواهد بود .

اکثر شاید در موقع بررسیهای نظامی دقت شده مورد بحث قرار گیرد که کدام نقاط کرانه بحر خزر مهم و مورد دقت است باقدری توجه تصور میرود میتوان

راه حل مؤثر و نافعی‌داد چه یقین است برای راه یافتن بداخله فلات بطرف محورهای نفوذی متوجه خواهیم شد تعداد این راه هاو معابر که از طریق کرانه های شمالی مارا بطرف فلات داخلی راه نمائی مینماید معین است و میتوان بشرح زیر تشریح کرد :

۱ ـ محور بندر شاه ـ ساری ـ فیروز کوه ۳۸۲ کیلو متر
که‌راه از دره طالار عبور کرده واز هر لحاظ قابل توجه است .

۲ ـ بابل سر شاهی که باز به راه بالا متصل میشود .

۳ ـ راه محمود آباد آمل که از طریق دره هزار به تهران میرسد ۱۹۳ کیلومتر

٤ ـ راه رشت قزوین تهران ۳۷۹ کیلو متر

۵ ـ راه نوشهر چالوس تهران ۲۱۸ کیلومتر

٦ ـ راه آستارا گردنه حیران ۷۰ کیلومتر تا اردبیل

گذشته ار بنادر بالا که هریك در مقابل محور دخولی واقع شده است باز بنادر چندی در این منطقه ملاحظه میشود از قبیل شهسوار ـ رام سر و فرح آباد ـ که این بنادر شاید از لحاظ نزدیك شدن کشتیها بعضی دارای استعداد باشد ولی‌بایستی دانست چون دارای محور دخولی مهمی نیستندلـذا ناچاراً در صورت دست یافتن باین بنادر باز بایستی به یکی از محورهای نامبرده بالا توجه‌شود .

بین این بنادربعضی در پناه کناره واقع شده‌اند مثلا بندرشاه ـ بندر پهلوی که نزدیك شدن‌باین بنادر سهل و ساده نبوده قطعاً بسادارا بودن و سائل متوسط هم میتوان از نزدیك شدن وپیاده شدن در کرانه آن جلوگیری نمود .

ولی سایربنادر ازقبیل‌نوشهر ـ بابل سر ـ محمود آباد ـ بنادری میباشند که‌درپناهی نبوده و در داخل خلیجی واقع نگردیده و بهمین مناسبت خیلی به زودی ممکن است‌مورد تحدید واقع گردند .

گذشته از آنکه این بنادر محفوظ نیستند نزدیک ترین راه بطرف داخله فلات نیز این بنادر میباشند (نوشهر ـ محمود آباد) پس جای تردید نیست که حساس ترین نقاط کرانه بحرخزر این بنادر خواهد بود که زودتر و سریعتر از سایر نقاط آن مورد تحدید و مورد توجه واقع خواهند گردید پس اگر از لحاظ اهمیت بندری و بازرگانی نقاطی نظایر بندر شاه و بندر پهلوی برای کشور قابل توجه است نبایستی از نظر دور نمود که برای رسوخ بطرف فلات بنادر نوشهر ـ محمود آباد که بمسافت کمی تا مرکز و بنادر غیر محفوظی میباشند طرف نظر خواهد بود روی این فکر است که بایستی حراست و حفاظت این بنادر و کرانه ها با کمال دقت مورد نظر واقع شود .

نتیجه

دو شهرستان کرانه ایران از لحاظ انسانی ـ اقتصادی ـ کشاورزی ـ نظامی دارای اهمیت سرشاری میباشند راه های نفوذی و سر بندر های آن نقاط حساس و قابل توجه این کرانه ها را ارائه و دو مرداب طرفین ان ۲ پایگاه مناسب و مستعدی را برای جایگاه زیر دریائی ها ـ طیارات دریائی و ناوگان نظامی ارائه میدهد وضعیت طبیعی زمین حراست و حفاظت این منطقه را بخوبی امکان پذیر میسازد گر چه اجرای این منظور در رشته ارتفاعات بدرجات سهل تر از کرانه ها خواهد بود .

خواهشمند است مطالب زیر را در متن کتاب تصحیح فرمایند

صفحه	سطر	مطالب غلط	صحیح
۱	۷	عمارتی	عماراتی
۲	۱۲	شدند	شده اند
۳	۱۱	از ۳۵ درجه	در ۳۵ درجه
۳	۱۷	اول روز	اکثر اول روز
۳	۲۰	با طراوت که	با طراوتیکه
۳	۲۰	کرانه های خزر است	کرانه های ایران است
٤	۲	سه کوهستانی	سد کوهستانی
۵	۱۸	مشخش	مشخص
۸	۱٦	بریدگی ملاحظه	بریدگی بزرگی ملاحظه
۹	۱٤	در حقیقی حدابهای مدبوده و تقریباً دائمی است در یك	در حقیقت حدابهای مد بوده دریك
۹	۲۰	دارای امتداد شمالی جنوبی است این تپه ها ملاحظه نمیشود	دارای امتداد خاوری باختری است ملاحظه میشود
۱۰	۱	مسلا حسن کیاده	مثلا جنوب حس کیاده
۱۲	۲۲	آبهای دریا را	ابر ها را
۱۳	۸	قطعی	قطع
۱۷	٦	و چك	کوچك
۲۳	۵ ــ ۲٦	هزار	هراز
۲۵	۱۱	هزاربی	هرازبی
۲۷	۱۰	و هستانهای	کوهستانهای
۲۸	۹	خط الرأس	خط الرأسها
۳۳	۲	و چندین شعبه رشته جزیره	و چندین جزیره
۳٦	۲	بعمق	بعمقی

خواهشمند است مطالب زیر را در متن کتاب تصحیح فرمایند

صفحه	سطر	مطالب غلط	صحیح
۳۸	٤	جهت	جهات.
٤۳	۲۱	یك میلی از خشگی	یك میل از خشگی
٤۹	۱۲	اقصادی	اقتصادی
٥٤	٦	حرکت جنگلها ست	حرکت درجنگلها است
٥٤	۸	پل عبور	پل ها عبور
٥٤	۱۸	جاده همگانی رشت قزوین	جاده رشت قزوین
٥۷	۳	طرفین ده دارای	طرفین دارای
٦۱	۱٥	مجاورتش	مجاورش